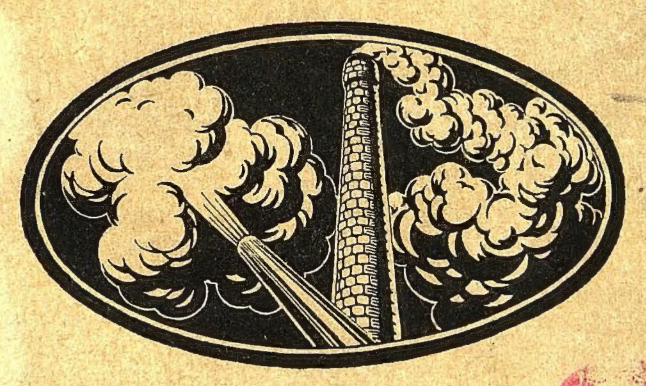


МИХАИЛ ПАВЛОВИЧ

СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ

II





ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЛЕНИНГРАД
1925

М. ПАВЛОВИЧ (М. Вельтман)



СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ

ИМПЕРИАЛИЗМ и МИРОВАЯ ПОЛИТИКА ПОСЛЕДНИХ ДЕСЯТИЛЕТИЙ

Том II

ИМПЕРИАЛИЗМ И БОРЬБА ЗА ВЕЛИКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ И МОРСКИЕ ПУТИ БУДУЩЕГО

(К вопросу о причинах мировой войны)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЛЕНИНГРАД
1925







Гиз № 10385. Ленинградский Гублит № 15889. 16 л. Отп. 1.000 экз.

ПРЕДИСЛОВИЕ К 1-му ИЗДАНИЮ.

Предлагаемая вниманию читателей книга составилась из статей автора, печатавшихся в журнале «Современник» за 1912 г. (№№ 5, 6, 8) и 1913 г. (1, 3, 7). Статья о Панамском канале была напечатана, кроме того, в более пространном, чем в «Современнике», изложении в американском журнале «The New Review» («Новое Обозрение»), 1913 г. (№№ 6, 7, 8, 9).

Текст книги является перед читателями в существенных чертах в том же виде, в каком он печатался в «Современнике» и в «The New Review». Позднейшие поправки и дополнения коснулись, главным образом, статистического материала, который в некоторых случаях оказалось возможным «освежить» по немногим новейшим изданиям, вышедшим за протекший краткий период, частью значительно дополнить. В журнальных статьях за недостатком места волей-неволей приходилось быть очень скупым по отношению к статистическому материалу. Наоборот, в предлагаемой вниманию читателей книге автор считал необходимым использовать шире имеющийся под рукой статистический материал и не скупиться на таблицы и цифровые данные там, где это оказалось нужным для доказательства или иллюстрации того или другого развиваемого им положения.

Автор думает, что в настоящий момент, когда волна империализма подымается все выше и выше во всех странах, когда даже самые «пацифистские» фразы в устах дипломатов, государственных деятелей и многих публицистов, выступающих в роли проповедников и глашатаев «мира», прикрывают лишь ненасытные аппетиты и необузданные стремления к новым и новым завоеваниям и территориальным приобретениям на счет слабых соседей, — вопросы внешней политики должны бы интересовать у нас в России даже и тех «средних людей», о которых Биконсфильд, правда, с своей точки зрения, когда-то говорил в шутку: «Дела иностранные — значит, они меня не касаются». С той поры, как были сказаны эти слова, отношение среднего западно-европейца к вопросам внешней политики сильно изменилось. Среди многочисленных изданий, которые ежемесячно выбрасываются во Франции, Англии и Германии на книжный рынок, видное место принадлежит именно работам по внешней политике, имеющим ныне во всех западно-европейских странах обширные слои читателей.

*

Но по отношению к нашим соотечественникам фраза Биконсфильда до сих пор сохраняет свою силу. Впрочем, наши внутренние «болячки» так мучительны, так громко говорят о себе, что русскому гражданину некогда интересоваться «внешними» делами. Однако, увы, можно предвидеть, что непомерный рост милитаризма и военных расходов, поглощающих уже теперь чуть не весь наш бюджет, и в особенности надвигающиеся внешние события, связанные с мало-азиатскими и т. д. перспективами, заставит даже и русского обывателя больше заинтересоваться иностранной политикой, которая так тесно связана с внутренним укладом жизни в России и других государствах, с классовыми антагонизмами и руководящей ролью, которую кучка финансовых олигархов и королей индустрии играет во внутренней и внешней жизни современных государств. Мы не говорим уже о том, насколько вопросы внешней политики не могут не привлекать к себе внимания со стороны представителей нашего многочисленного пролетариата, — класса, которому прежде всего приходится своими боками расплачиваться за все авантюры, за «все победы и поражения», удачи и неудачи нашей дипломатии.

В настоящий момент перед господствующими классами первоклассных государств встают с особой силой в области захватной политики четыре великие проблемы: 1) Мало-азиатская проблема или проблема окончательного раздела уцелевшего наследства Оттоманской империи. 2) Средне-азиатская проблема, затрагивающая прежде всего Россию и Англию, но в то же время тесно связанная с проблемой Багдадского пути. 3) Африканская проблема, в которой заинтересованы почти все первоклассные западно-европейские государства и некоторые второстепенные, как, например, Бельгия и Португалия, и, наконец, 4) Тихоокеанская проблема, ставящая вопрос о гегемонии на всем побережьи и в водах гигантского океана, омывающего три континента, — проблема, волнующая не только все первоклассные государства земного шара, но и задевающая остро жизненные интересы многих второстепенных стран Европы и Америки.

В связи с этими проблемами автор считает уместным прежде всего остановиться на тесно связанной с ними теме «Великие железнодорожные и морские пути будущего», которой и посвящается эта книга.

Следующую книгу «Генезис и основные черты империализма современных государств», в отдельных частях уже законченную, автор предполагает посвятить характеристике основных черт агрессивной политики первоклассных государств: Англии, Германии, Франции, С. Штатов, России, Австрии, Италии, Японии. Автор намерен уделить каждой отдельной стране особый очерк, останавливаясь преимущественно на современной нам стадии, на периоде последних десятилетий. 3-я книга: «Союзы и соглашения» будет посвящена враждебным или, наоборот, дружественным и союзным отношениям между некоторыми важнейшими государствами и составится из этюдов «Тройственный Союз и Тройственное согласие», «Россия и Франция», «Россия и Германия», «Россия и Америка», «Балканские государства» и т. д.;

4-й и последний выпуск будет посвящен вопросу: «Роль финансового капитала в международной политике» [1]).

Предлагаемая книга выходит одновременно на французском языке; это обстоятельство указывает, что поставленные в ней проблемы привлекают внимание и имеют большое значение.

Париж, 1913 г.

---

[1]) Этот план, намеченный нами до войны, подвергся значительной переработке. *М. П.* Москва, 1924.

ПРЕДИСЛОВИЕ КО 2-му ИЗДАНИЮ

Мировая война, вспыхнувшая менее чем через год после опубликования нашей работы о великих мировых путях, оправдала, кажется нам, взгляд автора на империализм, как на современную форму завоевательной политики, диктуемой прежде всего интересами металлургической промышленности. «Металлургическая промышленность играет колоссальную роль во внешней политике современных государств. Именно она диктует свою волю королям и президентам... Можно считать законом, что когда происходит столкновение между интересами металлургической промышленности и интересами других отраслей национальной индустрии, победа всегда останется за стальными королями...» [1]), доказывали мы в упомянутой нашей работе и в ряде статей, опубликованных во французской и американской прессе. Эта необычайно возросшая в течение последних десятилетий роль металлургической индустрии в хозяйстве и внешней политике современных государств обусловливалась, как доказывали мы, во-первых, тем процессом непрерывного возрастания постоянной части капитала над переменной, о котором Маркс говорит во II томе своего труда [2]); во-вторых, связью металлургической промышленности с так называемой военной индустрией, со всей системой современного милитаризма и маринизма, наконец, с банковыми трестами и синдикатами, играющими хотя и подчиненную, но все же огромную роль в современной капиталистической системе; в-третьих, тем обстоятельством, что ни в одной отрасли промышленности процесс синдицирования, картелирования, сцепления отдельных предприятий в одно комбинированное целое не достиг такой степени развития, не выразился в такой яркой форме, как именно в индустрии металлургической. Вместе с тем, мировая война подчеркнула все значение в международных отношениях той рельсовой политики, на которой мы так обстоятельно остановились в «Великих железнодорожных и морских путях будущего».

Несомненно, что вопрос о великих мировых путях играл доминирующую роль в происхождении нынешней войны. **Знаменитым**

---

[1]) См. нашу работу «Великие железнодорожные и морские пути будущего». С.-Петербург 1913 г., стр. 12, и ниже, стр. 19 — 20.

[2]) См. там же, стр. 20 — 21.

немецким трем Б: «Берлин — Бизантиум[1]) — Багдад», великому рельсовому проекту, который должен был связать в одно целое все государства, лежащие на пути между Гамбургом и портами на Персидском заливе, Англия противопоставила пресловутые три К: «Капштадт — Каир — Калькутта». Россия, в противовес этим проектам, выдвинула проект Индо-европейского пути, или два П: «Петербург — Персидский залив» (первоначально Петербург — Пешавер).

Наконец, стремление России к овладению Босфором имело самое непосредственное отношение к упомянутым выше рельсовым проектам (см. т. I, стр. 188 — 190).

В виду той важности, какую в связи с мировой войной приобрели вопросы о сущности империализма, о роли военной индустрии в современном хозяйстве, о милитаризме и политике вооруженного мира накануне войны, автор расширяет рамки своего исследования и посвящает этим злободневным и сложным вопросам специальные монографии.

2-я книга нашей серии: «Основы империалистической политики и мировая война» трактует вопрос «Что такое империализм» («Железный вопрос в мировой политике»). 3-я книга посвящена теме: «Интернационал смерти и разрушения» (Военная индустрия Англии, Франции, Германии до и во время войны). 4-я — вопросу «Милитаризм, маринизм и война 1914 — 1918 г.г.».

По независящим от автора обстоятельствам, именно благодаря тому, что все эти работы печатались в разных типографиях и порой в разных городах, 2-й, 3-й, 4-й и другие томы нашей серии вышли в свет раньше появления обеих частей нашей первой книги. Эти же технические обстоятельства, невозможность для автора тщательно редактировать некоторые выпуски серии, печатавшиеся вне Москвы, постоянные утери из-за эвакуации то той, то другой части набранных уже страниц, наконец, перегруженность автора крайне ответственной работой по организации и руководству Главным Комитетом Государственных Сооружений и по партийным делам обусловили некоторую невязку между отдельными частями предлагаемой серии. Достаточно указать, что означенное предисловие ко 2-му изданию автору приходится заново восстанавливать уже пятый раз. Автор надеется при новом, предстоящем в близком времени, переиздании всей серии «Основы империалистической политики и мировая война» исправить все бросающиеся ему в глаза недочеты работы.

Москва, 1918 г.

---

[1]) То-есть Византия, Константинополь.

ПРЕДИСЛОВИЕ К 3-му ИЗДАНИЮ.

Автор не внес никаких существенных изменений в это издание «Великих железнодорожных и морских путей» по сравнению со 2-м, кроме исправления некоторых анахронизмов и немногих дополнений. Дополнена глава о Палестине, где сионисты мечтают создать еврейский национальный центр, характеристикой положения в этой области в период после мировой войны. Равным образом прибавлена новая глава, освещающая вопрос о Багдадской дороге в связи с победой Антанты и борьбой между вчерашними союзниками за нефть, мощные источники которой в Месопотамии привлекают к себе ныне внимание стервятников капитализма и являются новым яблоком раздора между мировыми хищниками, новым поводом к международным конфликтам.

Последующие части труда подвергнутся более существенной переработке и дополнениям в связи с целым рядом изменений в международной конъюнктуре за период после мировой войны.

Москва. Декабрь 1921 г.

ПРЕДИСЛОВИЕ К 4-му ИЗДАНИЮ.

В 4-е издание мы внесли новые дополнения. Главу о Багдадской дороге и борьбе за Малую Азию мы дополнили изложением сущности концессии Честера, ратифицированной в 1923 г., главу о Персии — очерком состояния персидских путей сообщения в после-военный период, главу о Панамском канале — данными о судоходстве по каналу к *десятилетию* со дня открытия последнего, т.-е. к 1924 г. Наконец, мы дополнили весь этот труд совершенно новой главой: «Великие рельсовые и морские пути в *после-военный* период».

1924 — 1925.

ВВЕДЕНИЕ.

Железный век.

Мировая выплавка чугуна. Экономический империализм. Борьба за Африку и Азию. Роль металлургической индустрии в международной политике. Интернационал смерти и разрушения. Рельсовая политика современных государств.

Современная цивилизация, даже взятая с определенной суженной точки зрения, именно со стороны ее материальной мощи, развития ее производительных сил, слишком сложна, чтобы ее можно было охарактеризовать одним понятием. Однако, употребление железа в его различных формах является основным элементом мощи и прогресса современной индустрии. Что было бы, восклицает Поль Думер, с производством и обменом без стальной машины? Существует ли какое-либо недавнее изобретение или открытие, которое было бы мыслимо без этой машины? Все современное производство обусловлено существованием двигателя, мотора, который с непреодолимой силой и сказочной подвижностью покоряет силы природы воле человека. И чем обусловлена эта возможность передвижения людей и товаров на громадные пространства, это чудовищное развитие обмена, если не прогрессом в области железной индустрии? Локомотив, с головокружительной скоростью мчащийся по стальным рельсам через металлические мосты, сковывающие реки, долины; современный автомобиль, гигантский пароход, в несколько дней пересекающий океаны, аэроплан — ковер-самолет нынешней эпохи, все механические изобретения, все усовершенствования и великие завоевания последнего времени неразрывно связаны с прогрессом в фабрикации стали, сделавшим возможным приготовление моторов, которые при малом весе и объеме отличаются громадной силой сопротивления. Таким образом, нынешняя цивилизация, весь прогресс техники и науки основаны, в значительной мере, на железе. Железоделательная, — вернее сказать, стальная — индустрия медленно развивалась в течение предшествующих веков, ее чудовищно быстрый рост начинается лишь с начала последнего шестидесятилетия. Две цифры красноречиво говорят об этом: в 1860 г. выплавлялось чугуна во всем мире 7 милл. тонн, в 1910 г. — 70 милл. тонн. За пятидесятилетие производство удесятерилось.

Скачки, которые делала железная индустрия в своем развитии, с каждым годом становились все значительнее. 7 милл. тонн —

в 1860 г., 12 милл. — в 1870 г., 20 милл. — в 1880 г., 30 милл. — в 1890 г., 40 милл. — в 1900 г., 70 милл. — в 1910 г.

Шестьдесят лет назад великие металлургические страны распределялись в следующем порядке по производству металла:

	Тонн.
Великобритания	3.500.000
Франция	1.000.000
Соед. Штаты	800.000
Германия	700.000
Бельгия	300.000
Россия	250.000
Австро-Венгрия	200.000

Через 10 лет, в 1870 г., порядок этот несколько изменился. Франция, занимавшая в 1860 г. второе место, отступает на 4-е, ее перегоняют Германия и Соединенные Штаты. По производству металла упомянутые выше страны группировались следующим образом: Великобритания — 6.050.000 тонн, С. Штаты — 1.700.000, Германия — 1.400.000, Франция — 1.200.000, Бельгия — 630.000, Австро-Венгрия — 350.000, Россия — 300.000.

В 1890 г. порядок снова изменяется: на первое место выступают С. Штаты с производством более 9 миллионов тонн, тогда как Великобритания не прогрессирует с 1880 г. Зато Германия, подобно Соединенным Штатам, быстрыми шагами идет вперед и увеличивает свое производство вдвое по сравнению с 1880 г. Все же она стоит еще позади Англии. Но в течение последующих лет немецкая металлургическая индустрия продолжает развиваться с лихорадочной быстротой, как бы старается обогнать английскую железную индустрию, достигает этой цели впервые не в 1900 г., а в 1910 г. Германия выступает в качестве страны, далеко опередившей Великобританию.

В 1900 г. великие металлургические страны распределялись по производству металла следующим образом:

	Тонн.
Соединенные Штаты	14.000.000
Великобритания	9.100.000
Германия	8.500.000
Россия	3.000.000
Франция	2.700.000
Бельгия	1.000.000
Австро-Венгрия	800.000

Итак, С. Штаты продолжают свое лихорадочное движение вперед, Германия начинает уже теснить Англию, Франция же отступает на пятое место и становится позади России.

По сумме производства передовые металлургические страны распределяются в 1910 г. в следующем порядке [1]):

	Тонн.
Соед. Штаты	27.000.000
Германия	14.000.000
Великобритания	10.200.000

[1]) «La Métallurgie du fer» par Paul Doumerg, p. 7 — 9. Paris 1912 (Поль Думер, Металлургическая промышленность).

	Тонн.
Франция	4.000.000
Россия	3.000.000
Австро-Венгрия	2.100.000
Бельгия	1.800.000

Итак, начиная с 1900 г., гегемония на европейском континенте в производстве железа окончательно переходит к Германии. 50 лет тому назад Германия выплавляла в пять раз меньше чугуна, чем Англия, — в 1910 г. Германия производила на 600.000 тонн чугуна больше, чем Англия и Франция, вместе взятые, и на 4.000.000 тонн больше, чем Франция, Россия, Австро-Венгрия и Бельгия[1]).

Мировая выплавка чугуна в 1913 — 1922 гг.
(в миллионах тонн)

	1922 г.	1921 г.	1920 г.	1913 г.
С.-А. С. Ш.	26,5	16,5	36,4	30,6
Великобритания	4,9	2,6	8,0	10,3
Франция	4,9	3,3	3,4	5,1
Бельгия	1,6	0,9	1,1	2,4
Люксембург	1,6	1,0	0,7	—
Швеция	0,35	0,3	0,5	0,7
Германия	6,5	6,1	5,6	19,0
Австрия	0,3	0,2	0,1	2,3
Чехо-Словакия	0,35	0,5	0,6	—
Россия	0,1	0,1	—	4,5
Япония	0,3	0,7	0,7	—
Китай	0,5	0,6	—	—
Всего	47,90	32,8	57,1	74,9

Мировая выплавка стали в 1913 — 1922 гг.
(в миллионах тонн)

	1922 г.	1921 г.	1920 г.	1913 г.
С.-А. С. Ш.	33,8	19,7	42,1	31,3
Великобритания	5,8	3,6	9,0	7,7
Франция	4,4	3,1	3,0	4,6
Бельгия	1,5	0,8	1,2	2,4
Люксембург	1,4	0,7	0,6	—
Швеция	0,3	0,2	0,5	0,6
Германия	9,0	8,7	6,6	18,6
Австрия	0,4	0,3	0,1	2,6
Чехо-Словакия	0,6	0,9	1,0	—
Россия	0,2	0,2	—	4,8
Япония	0,5	0,6	0,5	—
Китай	0,1	0,2	—	—
Всего	58,0	39,0	64,6	72,6

На втором месте после С. Штатов стоит, как и до войны, Германия, но по выплавке чугуна и стали она уже уступает Великобритании и Франции, вместе взятым.

[1]) В результате мировой войны и Версальского мира выплавка чугуна в Германии уменьшилась втрое по сравнению с до-военным периодом, выплавка стали уменьшилась вдвое. В приведенных выше таблицах, заимствованных из The iron Trade Review (Обзор торговли железом — Cleveland. Ohio. U. S. A.), приведены цифры мирового производства чугуна и стали за 1920 — 1922 г. г. и за до-военный 1913 г.

Пусть читатель не посетует на нас за изобилие этих цифр. Литераторы марксистского направления в ряде специальных исследований много сделали для выяснения доминирующей роли экономического фактора и, в частности, вопроса о рынках во всех важнейших событиях внешней политики нашей эпохи. Нетрудно доказать, что современный империализм по своему происхождению и по своим основным чертам — явление экономического порядка. А разве того же нельзя сказать о завоевательной политике минувших эпох? Разве Ферреро в своем капитальном труде «Величие и упадок Рима» не показал, кто именно руководил завоевательной политикой Римской империи, и не доказал, что именно банкиры, ростовщики, купцы и целый класс эксплоататоров, владельцев денег, приводили в движение победоносную силу легионов древнего Рима? Равным образом известный буржуазный теоретик и сторонник империализма, либеральный профессор Кембриджского университета Джон Роберт Сили (J. R. Seeley, The growth of british Policy, Cambridge 1895, 2 тома — Рост Британской политики) показал, какие экономические интересы лежали в основе внешней политики Англии в XV — XVIII в.в., и выяснил, что все войны, которые Англия вела с Францией, Испанией и т. д., были обусловлены исключительно торговыми вопросами. Так, по Утрехтскому договору 1713 г., закончившему знаменитую «войну за Испанское наследство», Англия получила монополию негроторговли и исключительное право ввоза черных рабов в американские колонии, — монополию, которая так обогатила Ливерпуль и Бристоль. В основе англо-испанской распри минувших веков и непрерывных войн, которые Великобритания вела с Испанией, лежал всегда один и тот же вопрос, именно вопрос о торговой монополии в Новом Свете. Правда, это уже тогда смущало некоторых английских гуманистов, но и им приходилось удовлетворяться ответом великого государственного мужа той эпохи: «Если мы сделаемся справедливыми хотя бы на один день, Англия перестанет существовать». Самая война в ту пору являлась выгодным коммерческим делом, а английские капитаны мало чем отличались от обыкновенных морских разбойников. Как теперь английские финансисты помещают свои деньги в железные дороги или другие промышленные предприятия, так в ту пору предусмотрительные люди покупали акции какого-нибудь нового судна, которое Джон Оксенам или Фрэнсис Дрэк снаряжал в Плимуте, — судна, которое должно было подстерегать галионы (большие испанские военные корабли), перевозившие золото [1]), рабов и т. д., или брать дань с испанских городов в Мексикан-

[1]) Описанию порядков, царивших на море в XVIII в., посвящен, между прочим, первый рассказ Евгения Сю, обративший на него внимание литературных кругов тогдашней Франции. Евгений Сю, служивший некоторое время во французском флоте, участвовавший в качестве хирурга на военном судне «Бреслау» в знаменитой битве при Наварине, хорошо знал морские нравы своего времени. Фабула рассказа основана на истинном происшествии, о котором повествуется и в хрониках города Гавра. Большое торговое судно, вышедшее с ценным грузом из Гавра, встречает на пути корсарский корабль. Капитан торгового судна, старый морской волк, видавший всякие виды, не сдается корсару, а принимает бой и меткой стрельбой начинает теснить неприятеля.

ском заливе. И это делалось в мирное время, когда правительства обеих стран не находились в войне друг с другом. И когда морской разбойник после трудного похода и кровавых сражений возвращался с драгоценным грузом в Англию, его встречали как великого мужа, как почетного гражданина, содействующего величию и промышленному процветанию родины. И, как рассказывают некоторые современники, эти старые морские волки, удалые разбойники, отличались порой такой честностью по отношению к своим соотечественникам, что самые недоверчивые капиталисты давали многим из них деньги без всякой расписки в уверенности, что «лихой вояка» не обманет их и вернет взятую сумму с соответствующей долей захваченной им добычи. Это был тогдашний метод первоначального накопления. Удивительно ли, что при таких порядках голландские финансисты той эпохи находили выгодным чуть ли не 80 лет вести войну с Испанией, — войну, которая давала им возможность атаковывать безграничные владения своего противника в Новом Свете. «Характерная черта английской истории XVII и XVIII веков, — говорит Сили в другом своем сочинении (The expansion of England, «Расширение Англии»), — заключается в самой тесной неразрывной связи между войной и торговлей. Торговля, которая велась по такому методу, была почти равносильна войне и фатально вела к последней». А в ту пору, как доказал Маркс, торговое первенство вело к промышленному преобладанию, как теперь промышленное первенство ведет за собой торговое (К. Маркс, «Капитал», т. I, стр. 638, издание Поповой).

Если в мануфактурный период, эпоху преобладания торгового капитала, всякого рода рыцари первоначального накопления, темные финансисты, купцы и т. д. имели такое влияние на внешнюю политику страны и именем последней диктовали войну или мир, тем более в нынешний период господства крупной индустрии, гигантских промышленных синдикатов, колоссальных банков, владеющих сотнями миллионов рублей, финансовая аристократия и короли индустрии стоят за спиной дипломатов с их вечными интригами, беззастенчивым дележом «свободных» территорий и т. д., за спиной генералов, искусно вызывающих, как это делали английские, французские, испанские и т. д. полководцы, вооруженные конфликты на границах тех или других оставшихся еще

После нескольких часов сражения корсарский корабль, у которого все боевые снаряды оказываются израсходованными, спасаясь от настигающего и собирающегося взять его на абордаж торгового судна, начинает отстреливаться из пушек золотыми монетами. В конце концов, торговое судно берет атаковавший его корабль со всеми уцелевшими корсарами в плен и победоносно возвращается в Гавр. Из новейших романов, посвященных пиратам и корсарам, заслуживает особого внимания талантливый роман Клода Фаррера, «Фома-ягненок, рыцарь наживы» (русский перевод. Издат. «Новые Вехи». Москва. 1924). Роман этот читается с захватывающим интересом и ярко рисует как пиратов, командовавших разбойничьими судами, так и предпринимателей, нанимавших морских разбойников для выгодных грабежей на водных путях. Роман изображает с художественной силой переломную эпоху, когда сами правительства, в интересах установления правильных торговых связей с соседними странами, начинают борьбу с пиратами.

независимыми африканских государств, — конфликты, которые являются таким удобным поводом для захвата новых территорий, для расширения «естественных границ» колоний и т. д. Именно крупная индустрия и финансовая плутократия толкнули современную Англию, Германию Вильгельма II, Соед. Штаты и все остальные государства на путь агрессивного империализма и захватной колониальной политики. «Колониальная политика является законной дочерью политики индустриальной», — любил говорить и не раз писал осмеиваемый когда-то французскими радикалами, а затем вознесенный ими же до небес знаменитый империалист, пресловутый «тонкинец» Жюль Ферри, сброшенный с президентского места тогдашним ярым противником заморских авантюр Клемансо, сделавшимся впоследствии вдохновителем марокканских экспедиций, военной колонизации, Версальского договора и т. д.

Колониальные захваты, как характерная черта внешней политики не одного или двух, а всех более или менее сильных современных государств, как основная цель, явная или тайная, дипломатических интриг и всякого рода комбинаций, — явление сравнительно недавнего времени.

От Венского трактата (1815) до 1850 г. Европа вела себя, так сказать, как домоседка и не бегала по чужим краям. Архипелаг Тихого океана, побережья западной Африки колонизировались медленно, шаг за шагом. Последующие десятилетия были эпохой скромных приобретений, робких захватов, без широкого размаха, как бы с оглядкой по сторонам и с опасением взвалить на свои плечи слишком тяжелое бремя. Но начиная с 1880 г. в области захватной колониальной политики совершается крутой перелом. Все государства бросаются в перегонку к овладению новыми и новыми заморскими областями. И речь уже идет не о присоединении тех или других небольших островов или побережных территорий, а о завоевании целых континентов. По стопам Ливингстона, Стэнли, Саворьяна-Брацца, Рольфса и других героев, старавшихся вырвать у Экваториальной Африки ее тайны, Германия, Англия, Франция, Италия бросаются тройным галопом от обожженных солнцем, опустошенных берегов Красного моря к великим равнинам Центральной Африки, от Индийского океана к сказочной области великих озер, откуда выходят грандиозные артерии: Нил, Конго, Замбези. Таким образом, весь этот Черный континент, который папа когда-то умудрился одним почерком пера и одним знаком креста разделить между двумя католическими странами, Испанией и Португалией, рассекается вдоль и поперек на отдельные части английскими, французскими, немецкими и т. д. саблями и штыками, и Бечуаналэнд, Уганда, Родезия, Новая Гвинея, Тунис, Эритрея, Конго, Камерун, Судан, Дагомея, Нигерия, затем Трансвааль, Мадагаскар, Оранж и т. д. быстро переходят во власть крупных европейских государств. Вместе с тем параллельно идет завоевание азиатского континента, где целые области переходят в руки европейцев. И эта колониальная горячка, эта форсированная захватная политика развивается с такой невиданной в минувшие эпохи интенсивностью, что только за пятилетие с 1885 по 1890 г. Англия приобретает земельную площадь протяжением в 4 миллиона квадратных

километров, т.-е. пространство в 20 раз большее, чем вся Франция, и с населением в 60 милл. душ. Если завоевательная внешняя политика в пределах самой Европы становится почти невозможной, а попытка какой-либо первоклассной державы воспользоваться своей силой, чтобы овладеть хотя бы клочком соседней территории, становится делом крайне рискованным, грозящим вызвать европейскую войну, тем с бóльшей силой внешняя политика первоклассных государств, все усилия дипломатии, дух авантюры направляются в период, предшествующий мировой войне, в сторону незанятых территорий азиатского и африканского континентов. Если Старый Свет закрывается для завоевательной политики, приходится открывать новые миры, приходится основывать империи на Черном континенте, и в лихорадочной погоне за новыми территориями европейский империализм своей политикой насилия пробуждает от вековой дремоты желтые расы, рискуя найти в них грозных противников в борьбе за гегемонию. В этой бешеной погоне за новыми владениями все средства признаются хорошими, и скоро весь мир оказывается захваченным и поделенным [1]). С этого момента, когда все недавно свободные земли африканского континента оказываются в руках того или другого европейского государства, борьба за новые территории принимает особенно опасный характер. Отныне для какого-нибудь сильного государства вроде Германии расширение заморских владений может быть достигнуто только путем отнятия какой-либо территории у другого европейского государства; таким образом, естественно, европейская захватная политика в конечном результате все более и более обостряет отношения между многими первоклассными государствами, создает атмосферу крайнего недоверия, является предлогом для чудовищного увеличения армии и расходов на военные нужды, — расходов, которые с каждым годом возрастают в необычайной степени и ложатся тяжким бременем на государственный бюджет. Этого требует весь уклад экономической жизни капиталистического общества, вся организация капиталистического производства. Для фабрик и заводов, которые растут не по дням, а по часам, становится слишком тесен национальный рынок. Нужно во что бы то ни стало продавать железо, сталь, хлопчатобумажные материи и т. д., нужно находить, а затем открывать новые и новые рынки, а если двери остаются запертыми, тогда слово принадлежит армии и флоту, которые встают на защиту отечественной промышленности. «Империя, это — торговля!» восклицает Чемберлен. Markets, Markets! (Рынки, рынки!) Нам нужны рынки, новые рынки для нашего железа, для наших одеял, для

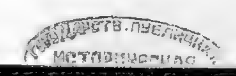
---

[1]) Говоря об этой эпохе усиленной экспансии, Ленин писал: «В эпоху наибольшего процветания свободной конкуренции в Англии, в 1840 — 1860 г.г., руководящие буржуазные политики ее были **против** колониальной политики, считали освобождение колоний, полное отделение их от Англии неизбежным и полезным делом... А в конце XIX века героями дня в Англии были Сесиль Родс и Джозеф Чемберлен, открыто проповедывавшие империализм и применявшие империалистическую политику с наибольшим цинизмом. (Н. Ленин, «Империализм, как новейший этап капитализма».)

наших хлопчатобумажных и шерстяных тканей и даже для наших ювелирных изделий. Экономический империализм становится последней философией истории, чуть ли не последним словом религии, которая проповедуется с профессорских кафедр Сили, Фрудом [1]) и т. д. в Англии, Рамбо, Ганото, Рене Пиноном и др. во Франции. Но именно потому, что все эти патентованные ученые, генералы от официальной науки, в унисон с великими государственными деятелями вроде Чемберлена, Криспи, Жюля Ферри, Биконсфильда и tutti quanti (и тому подобные) с таким усердием стараются убедить нас в неразрывной связи агрессивной внешней политики колониального империализма с «процветанием» отечественной индустрии, именно поэтому приходится cum grano salis (с большой осторожностью) относиться ко всем подобным утверждениям. Накануне мировой войны не только лже-социалисты вроде Бономи, в его речи на конгрессе в Модене, или анархо-синдикалисты вроде Лабриола, в его статьях в «Национальной Идее» (Idea Nazionale), но даже министры-президенты, как, например, Джиолитти в его известной речи о Триполийской войне или Кайо в программной речи в С. Калэ об общей политике французского правительства (5 ноября 1911 г.), именем Маркса старались оправдать колониальные авантюры, войну европейской «цивилизации» с африканским или азиатским «варварством». Не говоря уже о том, что подобные ссылки на Маркса, этого гениального мыслителя, отдавшего свою жизнь служению великой идее международного братства, напоминают приемы иезуитов, заметим, что само утверждение, будто колониальная политика по французскому, итальянскому или испанскому образцу открывает новые рынки для промышленности и является важнейшим средством для расширения экспорта, не может быть принято на веру как аксиома и противоречит действительному положению вещей. Именно французская колониальная политика пагубно влияла на промышленное развитие Франции и обусловила ее отсталость на мировом рынке, и лишь с помощью дутых цифр и фальсифицированных данных французские президенты и министры могли доказать якобы великую роль колоний в качестве грандиозной важности рынка для отечественной промышленности (см. нашу книгу «Французский империализм и экономическое развитие Франции в XX столетии», Сочинения, т. VII). С другой стороны именно бедность колониями явилась условием первой важности, содействовавшим поразительно быстрому росту немецкой промышленности.

Когда нам говорят, что новые территориальные захваты, одним словом, колониальный империализм дает возможность противодействовать вредным последствиям насыщения «отечественного» рынка фабрикатами национальной индустрии, предотвращает, ослабляет или отдаляет страшные промышленные кризисы с их сотнями тысяч выброшенных на улицу и умирающих голодной смертью рабочих, когда нам заявляют, что эта агрессивная политика является важнейшим предохранительным клапаном, мешающим преждевременному взрыву гигантской накаленной машины, какую представляет собой современное капиталисти-

[1]) Froude, J. A., Oceania, or England and Colonies». (Фруд, Дж. А., Океания, или Англия и колонии).



ческое общество, нам остается спросить: где здесь правда и где ложь? Каким предохранительным клапаном для французской шерстяной, шелковой, хлопчатобумажной, писчебумажной и т. д. промышленности, для пресловутой индустрии так называемых «articles de Paris» (предметы роскоши), играющей такую колоссальную роль во французском производстве, для немецких химических, ковровых, стеклянных, фарфоровых, мебельных фабрик, для производства дорогих ювелирных вещей, о которых говорит Чемберлен, служит завоевание какой-нибудь даже обширной области в Африке, из-за которой первоклассные страны вступают в конфликты друг с другом и тратят миллиарды на новые армейские корпусы и дредноты? И станет ли чернокожий обитатель Африки одевать платье, обувать европейские башмаки, носить котелки или цилиндры, когда ныне весь его туалет в лучших случаях заключается в шейном платке и поясе, а все украшение его прекрасной дамы—в какой-нибудь грошовой побрякушке! Один английский капитан рассказывал незадолго до мировой войны автору, что когда он со своим чернокожим слугой Джимом, пожившим с ним некоторое время в Лондоне, вернулся обратно в Африку, Джим по прибытии на родину первым долгом сбросил с себя европейское облачение, а чтобы показать, что он все же человек цивилизованный и чему-нибудь выучился в высшем обществе, дал вытатуировать себе на ногах изображение английских клетчатых брюк по образцу привезенных им из Лондона. Идея эта имела блестящий успех и вызвала подражание со стороны многих местных дэнди черного цвета. Анекдот это или действительный факт, во всяком случае, подобные рассказы мало чем грешат против истины. Понятно, что при таких обстоятельствах многие отрасли европейской промышленности едва ли что-нибудь выигрывали от проникновения цивилизации в черную Африку [1]).

Было время, когда колониальная политика носила исключительно торговый характер, когда вся цель метрополии направлялась к монополизации экзотических товаров, которыми была богата данная колония. Затем наступил период плантационного хозяйства, когда в колониях стали видеть поставщиков предметов массового производства и сырья для фабричной индустрии в метрополиях. Наконец, в колониях стали искать прежде всего покупателей фабрикатов, не находящих себе сбыта в метрополии.

Заметим, что уже давно торговля «экзотическими» товарами потеряла свое прежнее значение и свой прежний характер. В предшествующие эпохи, когда главными потребителями колониальных товаров были высшие классы и когда на рынок требовались дорогие и редкие товары, торговля экзотическими продуктами давала колоссальные барыши.

---

[1]) Этот захват само по себе ненужных данной стране и явно убыточных территорий вытекает из самой сущности империализма. Как правильно указывает Ленин, «для империализма существенно соревнование нескольких крупных держав в стремлении к гегемонии, т.-е. к захвату земель не столько прямо для себя, сколько для ослабления противника и подрыва его гегемонии». (Н. Ленин, «Империализм, как новейший этап капитализма».)

В этих случаях, по словам Маркса, «прибавочная ценность является результатом двойного обирания как покупающего, так и продающего производителя купцом, паразитически втирающимся между ними». Но в настоящее время сохранение высоких монопольных цен на «колониальные товары» и вообще эксплоатация колоний старыми методами немыслима уже, во-первых, потому, что «колониальные товары» перестали быть редкостью и заменяются их суррогатами: тростниковый сахар — свекловичным, индиго — химической краской и т. д.; во-вторых, потому, что сами колонии перестали быть монопольной собственностью того или другого государства. В этом отношении ничего не может быть характернее тех слов, которые произнес президент французского кабинета Кайо в парламентской речи от 18 дек. 1911 г., обсуждая франко-германский конфликт из-за Марокко (Агадир) и доказывая целесообразность уступок немецким требованиям.

«Позвольте мне высказать мою мысль до конца. Режим открытых дверей, это — режим, которого отныне не избежишь во всех новооткрывающихся странах. Вы должны, наконец, хорошенько понять, что придется отказаться от исключительных методов, связывавших когда-то колонии с метрополией и закрывавших их для иностранной конкуренции [1]). Требования современной жизни, которые с каждым днем будут заявлять о себе громче и громче, не допускают уже более подобных слишком упрощенных решений.» (Курсив мой. *М. П.*).

Если для многих отраслей европейской промышленности значительная часть Черного континента, как и некоторые области Азии, Южной Америки имеют маловажное значение как с точки зрения рынка для сбыта фабрикатов, так и в качестве производителей сырья, все же существует отрасль индустрии, которая крайне заинтересована в приобщении даже самых бедных и наиболее пустынных областей Африки к благам европейской цивилизации. Эта отрасль промышленности — металлургическая. Вообще металлургическая промышленность играет колоссальную роль во внешней политике современных первоклассных государств. Именно она диктует свою волю императорам и президентам, и к голосу стальных королей с особым вниманием прислушиваются дипломаты, порой совершенно индиферентные к требованиям представителей других отраслей промыш-

---

[1]) Точка зрения Кайо не восторжествовала во французской колониальной политике, что и повело к дальнейшему обострению франко-германских отношений и ускорило мировую войну. На знаменитой Вашингтонской конференции (ноябрь — декабрь 1921 г.) правительство С. Штатов сделало попытку добиться от всех держав, участвовавших на конференции, безусловного признания принципа открытых дверей по отношению к Китаю. Американская пресса подчеркивала, что отказ Японии от признания этого принципа неминуемо поведет к войне на Тихом океане.

*

ленности, хотя бы и играющих колоссальную, доминирующую роль в экономическом хозяйстве данной страны, в ее экспорте, торговом балансе и т. д.

Можно считать законом, что когда происходит столкновение между интересами металлургической промышленности и интересами других отраслей национальной индустрии, победа всегда останется за стальными королями. Дипломатия считается прежде всего с действительными или даже фиктивными интересами металлургической индустрии, пренебрегая, если нужно, в угоду последней интересами остальных отраслей нацинональной промышленности.

Империализм есть современная форма завоевательной политики, диктуемой прежде всего интересами металлургической промышленности, играющей ныне в хозяйстве каждой страны роль наиболее важной, главенствующей индустрии, так сказать, центрального индустриального светила, вокруг которого, как планеты вокруг солнца, обращаются многие другие важнейшие отрасли капиталистического хозяйства крупнейших государств.

Все более усиливающаяся роль металлургической промышленности в национальном хозяйстве каждой страны и в ее внешней политике хотя и не была предсказана Марксом, но она всецело вытекает из учения Маркса об изменении технического состава капитала параллельно с развитием капитализма; Маркс показал, что в процессе развития капиталистического производства постоянная часть капитала неизменно увеличивается на счет переменной. Если в XVIII столетии капитальная ценность, вложенная в какую-нибудь фабрику, состояла из $^1/_2$ переменного капитала и одной половины постоянного, то ныне капитальная ценность состоит из $^7/_8$ постоянного капитала и $^1/_8$ переменного. Таким образом, перераспределение производства идет в направлении к производству средств производства на счет средств потребления, а так как железные и стальные материалы являются основным элементом, из которого приготовляются средства производства, процесс развития капитализма неизбежно ведет к возрастанию роли металлургической промышленности как в национальном, так и в мирном хозяйстве[1]).

Отмеченный нами выше чудовищно быстрый рост производства металлов за последние 60 лет объясняется тем, что железные и стальные материалы являются основным элементом, из которого приготовляются средства производства. «Капиталистическое хозяйство по мере накопления капитала все более и более переходит к увеличению производства орудий и средств производства и обмена, как будто они являются целью хозяйственной деятельности». Из сравнения данных последней американской переписи о распределении производительных сил в производствах 1880 и 1905 г.г.

---

[1]) Подробнее см. М. Павлович, Собрание сочинений, т. I-й, «Империализм». Лекции: 11, 12 и 13-ая.

Маслов пришел к заключению, что в то время как заработная плата в производстве предметов обрабатывающей промышленности для непосредственного потребления увеличилась с 1880 по 1905 г. всего на 115°/₀, основной капитал увеличился на 224°/₀; в производстве средств производства заработная плата увеличилась на 192°/₀, а основной капитал на 315°/₀. Таким образом даже для изготовления предметов непосредственного потребления предприниматель должен все на бо́льшую и бо́льшую сумму покупать орудий и средств производства. Одним словом, «перераспределение производительных сил идет в направлении к производству средств производства. Следовательно, в этом направлении больше всего расширяется и рынок».

Металлургическая промышленность сильна своей связью со всей системой современного милитаризма, с так называемой военной индустрией, со всеми этими фабриками и заводами Круппа, Крезо, Армстронга, с колоссальными судостроительными компаниями, спускающими на воду крейсера, броненосцы, супер-дредноты и т. д., поглощающие ежегодно десятки и сотни тысяч тонн металла. Заметим, между прочим, что уже и с чисто технической точки зрения развитие металлургической индустрии самым тесным образом связано с прогрессом военного дела. В борьбе между атакой и обороной противники обращались за оружием именно к металлургии. Артиллерия требовала каждый раз более могучих дальнобойных орудий, которые выдержали бы самое высокое давление и выбрасывали бы снаряды, способные пробить самую крепкую стальную броню. Наоборот, противники требовали такой стали, о которую ударялись бы, не разрывая ее, самые разрушительные снаряды. Эта борьба между непробиваемой броней и всесокрушающим снарядом своими перипетиями заполняет историю последних 40 лет в развитии металлургии. Нетрудно себе представить, какой страшной силой сопротивления должна обладать стальная броня, которая могла бы выдержать удар разрывного 12-дюймового снаряда, выпущенного с близкого расстояния современным морским чудовищем. Между тем такая броня уже существует, и для борьбы с ней приходится переходить от 12-дюймовых орудий к 14-дюймовым.

Чтобы дать некоторое представление о роли военной индустрии в мировом хозяйстве и национальной экономии, укажем на цифры военных расходов важнейших европейских государств в 1912 г. Впереди остальных государств по своему военному бюджету шла царская Россия, покупавшая, впрочем, значительную часть принадлежностей своего военного аппарата за границей. За Россией следовали Англия, затем Германия, Франция, Италия, Австрия. В 1912 г. истратили на военный бюджет:

Россия:

	Франков.
Армия	1.500.780.513
Флот	424.083.156
Итого	1.924.863.669

Англия:

	Франков.
Армия	693.725.000
Флот	1.071.450.000
Итого	1.765.175.000

Германия:

Армия	1.318.332.128
Флот	329.554.432
Итого	1.647.886.560

Франция:

Армия	793.752.105
Флот	423.278.924
Итого	1.217.031.029

Италия:

Армия	431.522.573
Флот	216.886.169
Итого	648.408.742

Последнее место в ряду первоклассных государств по величине военного бюджета занимала в 1912 г. Австро-Венгрия, правительство которой делало накануне мировой войны все от него зависящее, чтобы обогнать другие страны в этом отношении. В 1912 г. военный бюджет Австро-Венгрии определялся в 587.892.893 фр. [1]).

Если мы суммируем все эти цифры военных расходов, более страшных порой, чем многомиллионные армии и колоссальные флоты, на содержание которых они шли, мы получим чудовищную по сравнению с расходами на культурные цели цифру 7.796.116.893 фр., т.-е. около восьми миллиардов. За три года — 1910, 1911, 1912 — шесть первоклассных военных государств израсходовали на свои армии и флоты двадцать два с половиной миллиарда франков. А сколько будет, — писали мы в 1913 г., — израсходовано за следующие три года, принимая во внимание новые военные законы в Германии и Франции, новое увеличение военного бюджета в России, Австрии, Италии, новый небывало сильный толчок, данный международному милитаризму завоевательной балканской войной, которая в истории европейских вооружений сыграла такую же роль, какую некогда сыграла война франко-прусская.

Именно с момента войны 1871 г. началась безумная пляска миллиардов на расходы по вооружениям в Германии, Франции, России, именно с этого момента с каждым днем все более углублялась и расширялась пропасть, куда безвозвратно исчезала бо́льшая и бо́льшая часть налогов, извлекаемых из народных масс. Среднюю ежегодную цифру военных расходов шести первоклассных государств со времени франко-прусской

[1]) Подробное исследование о военных силах и военных расходах европейских государств накануне войны см. М. Павлович, т. V Собр. соч.

войны можно определить в пять миллиардов франков. Таким образом, за последние сорок лет, с 1871 по 1912 г., Россия, Франция, Англия, Германия затратили на свои армии и свои флоты двести миллиардов франков, — 200 миллиардов франков за 40 лет, — и это еще не конец.

Принимая во внимание указанный нами выше закон роста постоянной части капитала насчет переменной и увеличения расходов на средства производства за счет средств потребления, а также рост военных бюджетов во всех государствах, нетрудно понять, почему, несмотря на то, что железные и стальные материалы изнашиваются очень медленно, их потребление в период до мировой войны растет гораздо быстрее, чем потребление хлеба, который тотчас же съедается, хлопка, шерсти и т. д. Так, за период 1880 — 1908 г.г. увеличение потребления хлопка в С. Штатах составляло 19,2%, пшеницы 14%, чугуна 22,5%; в Германии: хлопка — 127,3%, шерсти — 45,6%, пшеницы — 49,2%, чугуна — 186,1% [1]). Одним словом, человечество поглощало более чугуна, чем муки.

Все индустрии зависят в бо́льшей или меньшей степени от металлургии. Особенно тесным образом связаны с металлургией угольная промышленность и все индустрии топлива как твердого, так и жидкого. Эпоха империализма, новейшая стадия капитализма, характеризуется полнейшей гегемонией, господством металлургии над угольной промышленностью. Равным образом, нефтяная промышленность все более и более подпадает влиянию металлургии.

Наконец, металлургия сильнее других индустрий тем, что она является индустрией, ранее других созревающей и более других приспособленной к объединению в могучие национальные и интернациональные синдикаты, тресты и картели. Эта интернационализация металлургической промышленности отнюдь не ведет к исчезновению войн, к господству вечного мира. Несмотря на свой интернациональный характер, металлургия в капиталистическом строе является злейшим врагом пацифизма, индустрией, более, чем какая-либо другая отрасль национального хозяйства, заинтересованной в милитаризме, маринизме, обострении международных отношений и т. д., во-первых, уже потому, что все металлообрабатывающие отрасли промышленности тесно связаны с военной индустрией, изготовляющей тяжелые и легкие орудия, пулеметы, снаряды, ружья, броненосцы, дредноуты, супер-дредноуты, подводные лодки, аэропланы, дирижабли и т. д., во-вторых, потому, что один год войны дает металлургической индустрии больше работы и доходов, чем многие годы мирного периода.

Имеется еще один фактор, крайне обостряющий борьбу между отдельными национальными группами металлургической буржуазии, несмотря

---

[1]) Ип. Гливиц, «Железная промышленность России». Спб. 1911, стр. 71.

на мировой характер и интернационализацию стальной промышленности, несмотря на все эти международные конференции, конгрессы, международные стальные тресты, синдикаты и т. д. Дело в том, что важнейшие фабрикаты металлургической промышленности, именно локомотивы, вагоны, рельсы, пушки, броненосцы, сбываются на иностранные рынки совершенно в иных условиях, чем фабрикаты остальных отраслей индустрии. Немецкие, австрийские, французские, американские и другие заводчики имели возможность сбывать в Англию и во все ее колонии беспошлинно сахар, химические продукты, кожевенные, стеклянные изделия, фармацевтические препараты и т. д., и т. д., но никогда даже фритредерская Англия не желала позволить какому-либо отдельному иностранному капиталисту или иностранному синдикату строить железные дороги в ее колониях, воздвигать вокзалы, сооружать железные мосты для данного рельсового пути и т. д. Более того, фритредерская Англия не только не позволяла иностранным капиталистам строить железные дороги в своих владениях, но всеми силами препятствовала сооружению иностранными капиталистами рельсовых путей во всех тех государствах в областях, где Великобритания имела какое-либо влияние,— в Турции, Китае, Африке и т. д. Мы увидим, какую упорную дипломатическую борьбу выдержало германское правительство, чтобы добиться, например, концессии на сооружение Багдадского рельсового пути, которого не желали допустить ни Англия, ни Россия, с какими международными опасностями связан был вопрос о транс-африканских рельсовых путях, мы узнаем, наконец, какую роль в развитии металлургической промышленности играет сооружение железных дорог, **рельсовая политика** и т. п.

Одна из причин мировой войны лежала в невозможности примирить великие рельсовые проекты, к осуществлению которых стремились мировые державы, Англия, Россия, Германия. Знаменитым немецким «**трем** Б», т.-е. рельсовому проекту «Берлин — Бизантиум — Багдад», или, что то же, «Берлин — Багдад — Басра», т.-е. железной дороге из Берлина через Константинополь и Багдад к Персидскому заливу, Англия противопоставила не менее знаменитые «**три** К», т.-е. железнодорожный проект «Каир — Капштадт — Калькутта», долженствовавший соединить в одно целое всю Восточную Африку от севера до юга с Аравией, Месопотамией, южной Персией и, наконец, Индийской империей; Россия же в противовес этим проектам выдвинула пресловутые «**два** П», т.-е. идею великого железнодорожного пути от Петербурга до Персидского залива (первоначально Петербург—Пешавер),—пути, который соединил бы Европу с Индией и дал бы возможность русскому империализму утвердить свою гегемонию не только в Персии, но и во всей Средней Азии и на подступах к Индии.

Итак, металлургическая индустрия есть индустрия, где менее всего возможна свободная торговля, — индустрия, где даже фритредерская Англия, Англия Манчестера, отступает перед Бирмингамом и проводит политику агрессивного протекционизма, где идет, несмотря на все международные соглашения, интернациональные тресты, синдикаты, борьба не

на жизнь, а на смерть за новые рынки, за концессии на рельсовые пути, за политическую и экономическую гегемонию, исключающую возможность предоставления новых прав другим странам.

Таким образом, металлургическая промышленность является идеальным типом индустрии, в которой процесс интернационализации капитала, связывания отдельных национальных хозяйств в одно гигантское комбинированное целое, сопровождается ростом самой отчаянной конкуренции, войны не на жизнь, а на смерть между важнейшими национальными группами международной буржуазии. В металлургической промышленности интернациональный трестированный капитал обостряет с необыкновенной силой противоречие интересов капиталистических олигархий вступивших в соглашение стран и, таким образом, отрицает исходные моменты своей деятельности. Вот почему перемещение центра тяжести хозяйственной жизни от хлопчатобумажной индустрии к металлургической, представляющее важнейший факт современной эволюции капитализма, играет такую крупную роль в обострении международных отношений, в развитии милитаризма, маринизма, одним словом, в империалистической политике первоклассных государств XX столетия.

Лишь при коммунистическом строе металлургия перестанет играть роль царицы всей индустрии и одновременно важнейшего фактора международных конфликтов и будет служить исключительно на благо трудовых масс.

* * *

Позади крупных металлургических заводов и судостроительных компаний, объединенных в могучие тресты и синдикаты, держащие в своих руках всю влиятельную прессу и толкающие правительства и парламенты всех стран к новым и новым вооружениям, стоят грандиозные финансовые учреждения, ворочающие миллиардами франков и марок. Так, накануне мировой войны в совет администрации знаменитых Крупповских заводов входят представители всех больших немецких банков, именно: Дисконтное Общество, Дрезденский Банк, Всеобщий Шафгаузенский Банк, Северно-Германский Банк, Блейхредер, затем самоперсонально крупные банкиры: Гаген, барон Оппенгейм из Кёльна, принц Гвидо Генкель-фон-Донерсмарк, отставной вице-адмирал фон-Ганс-Сак. Наконец, акционерами Крупповских заводов являлись и многие члены германской императорской фамилии [1]). С Крупповскими заводами связаны были также многие другие военные фабрики, как, например, фирма Маузера, пороховые заводы Ротвеллера в Кёльне, Нобелевский трест и его отделения. Не трудно понять, каким громадным влиянием на всю внутреннюю жизнь страны и на ее внешнюю политику пользовались громадные индустриальные организмы вроде Крупповских заводов, заводов Шнейдера в Крезо, а тем более могучие синдикаты вроде французской «La Chambre Syndicale des fabricants et constructeurs du matériel de guerre» (Синдикальная палата фабрикантов военных материалов) или металлурги-

---

[1]) См. об этом М. Павлович, Собрание сочинений, т. V.

ческие тресты вроде «Union des industries métallurgiques et minières» (Союз металлургической и горнозаводской индустрии).

В своей речи в Совете Республики 17 сентября 1917 г., речи, явившейся первым официальным изложением точки зрения Временного Правительства по вопросам внешней политики, бывший министр иностранных дел Терещенко подчеркнул, между прочим, что «Германия одна из всех воюющих стран имела промышленность, приспособленную к военным целям, и широко развитую гражданскую промышленность. Все остальные страны, и страны Согласия в особенности, должны были приспособить для военных целей свою гражданскую промышленность»... Это положение совершенно неправильно. Франция накануне войны имела очень развитую военную индустрию, конкурировавшую во многих отраслях, например, в фабрикации легкой полевой артиллерии, взрычатых веществ, аэропланов и т. д., с германской промышленностью. Эта французская индустрия была, как мы видим, объединена накануне войны в национальные тресты и синдикаты, связанные, в свою очередь, тайными, а порой и явными узами с интернациональными австро-германо-голландскими и т. д. трестами и синдикатами.

Такую же могучую и сплоченную организацию представляют собою поныне металлургические и, в частности, военные заводы в Англии. Здесь великое дело обороны отечества находится, — если не говорить о казенных заводах и доках, — в руках пяти крупных компаний: 1) Виккерс, общество с огранич. ответственностью; 2) Армстронг, Уитуорс и К°; 3) Джон Браун и К°; 4) Каммель, Лэрд и К°; 5) Нобелевский Динамитный Трест [1]).

Все эти пять частных компаний вместе со многими мелкими фирмами составляют один военный трест, капитал которого равняется приблизительно 2 миллиардам франков. Все эти частные фирмы тесно связаны между собой, многие из них имеют одних и тех же лиц в составе своих правлений, некоторые даже имеют одних и тех же директоров. Таким образом, эти английские фирмы не конкурируют друг с другом, не сбивают цен на свои «товары», а по «справедливости» распределяют между собой заказы, стараясь отбить последние у казенных заводов.

Конечно, все эти высоко-патриотические английские компании тесно связаны со многими иностранными военными фирмами. Так, знаменитая фирма Виккерса, тесно связанная с некоторыми судостроительными фирмами в Италии («Виккерс Терни», «Одеро-Орландо»), является главным пайщиком испанского предприятия «Эль Гиспана Конструччионе Навале» и имела завод в Николаеве. Фирма Армстронга также имеет филиальное отделение в Италии (Армстронг Пуццуоли и К°) и является главным поставщиком военных материалов для итальянского флота, фирма Брауна работала в Николаеве и Петербурге (на Адмиралтейском заводе и на Балтийском). Фирма Нобеля накануне мировой войны имела

---

[1]) О роли военной индустрии и вообще металлургических трестов в обострении международных конфликтов и в мировой войне см. М. Павлович Собрание сочинений, т. V.

14 директоров, из которых четверо — немцы, постоянно проживавшие в Германии: Г. Аушлэгер и М. Шинкель в Гамбурге, Л. Гаген и Ж. Гайдеман в Кёльне. Этот динамитный трест безусловно является самой космополитной английской фирмой.

При таком интернациональном характере военной индустрии понятно, что все так называемые «военные тайны» в области новейших открытий, изобретений и усовершенствований, тщательно скрывавшиеся правительством каждой страны от собственных сограждан, в большинстве случаев представляли собой накануне мировой войны, если не говорить о редких исключениях, вроде немецкой «Берты» (орудие в 420 сантиметров), секрет полишинеля для правительств всех других стран[1]).

Целый ряд английских адмиралов и контр-адмиралов, важнейших гражданских чиновников, далее, членов палаты общин, наконец, членов нынешнего министерства, являются одни — акционерами этих фирм и держателями облигаций военного треста, другие — директорами и членами правления военных заводов. Так, председателем совета фирмы «Джон Браун и К°» состоит лорд Аберконвей, выдающийся член либеральной партии и один из основателей национально-либерального клуба. В числе главных держателей облигаций фирмы Армстронга мы находим бывшего министра колоний Литтльтона, а в числе ее директоров — Джорджа Муррея, секретаря государственного казначейства, контр-адмирала Чарльза Оттлея и т. д. Понятно, почему английский парламент с такой готовностью ассигновывал миллионы фунтов стерлингов на сооружение новых супер-дредноутов для защиты отечества от опасности, угрожавшей Великобритании со стороны Германии. Ведь, одна только фирма Армстронга насчитывает в палате лордов тридцать своих агентов, т.-е. акционеров. Что касается фирмы Виккерса, в числе ее акционеров числился сам спикер палаты общин, не говоря уже о десятках других важнейших государственных деятелей Англии, бескорыстных руководителей ее внешней и внутренней политики. Понятно, какие мотивы лежат в основе патриотизма этих вершителей судеб английской империи, ясно, где нужно искать реальную базу и, вместе с тем, движущую пружину лихорадочного роста современного милитаризма. Очевидно, что английских патриотов этой марки ничуть не пугали германские вооружения, а, наоборот, лишь радовали.

---

[1]) В своей теории «сверх-империализма» Каутский из факта усиливающегося международного переплетения клик финансового капитала делал вывод о неизбежности притупления противоречий капитализма. Жестоко критикуя эту теорию, т. Ленин ставил убийственный вопрос: «Почему из усиливающегося международного переплетения клик финансового капитала должно вытекать стремление к разоружению, а не к вооружениям, как до сих пор? Международно переплетенный капитал делает великолепные дела на вооружениях и войнах» (Н. Ленин, Крах II Интернационала». «Коммунист» № 1 — 2, 1915. См. Н. Ленин, Собр. соч., т. XIII, стр. 152). Подробнее см. нашу работу «Ленин» «Красная Новь» 1924).

Этот интернациональный характер пушечной индустрии, который мы подчеркивали в наших работах накануне войны, проявился и во время самой войны. Всем памятны сенсационные разоблачения Либкнехта в германском рейхстаге за год до войны о роли заводов Круппа в разжигании международных конфликтов с целью получения заказов на новые вооружения. Следует оговориться, что произведший особенное впечатление на общественное мнение в Европе факт, сообщенный Либкнехтом, относительно попытки Крупповских заводов подкупить некоторые французские газеты для напечатания в них ложного известия об удвоении числа митральез во всех французских полках с целью вызвать соответствующее увеличение и в германской пехоте, был впервые установлен в германском же рейхстаге в феврале 1912 г. социал-демократом Штюкленом по отношению к «одной из крупнейших военных фирм Германии». Тогда же министр военных дел вынужден был с высоты парламентской трибуны подтвердить, правда, с некоторыми оговорками, правильность разоблачений Штюклена относительно «одной из крупнейших немецких военных фирм».

Либкнехту удалось раздобыть документы, устанавливающие, что «одной из крупных военных фирм», как осторожно выражался Штюклен, были именно пресловутые Крупповские заводы, изготовляющие оружие не только для Германии, но и для потенциональных врагов ее, заводы, являвшиеся важнейшим элементом немецкого и вообще международного милитаризма. Этим самым Либкнехт пред лицом всего мира сорвал маску с лица милитаристов и доказал, что для патриотов «где заказ, там и отечество».

Одной из французских газет, которую пытались подкупить Крупповские заводы, была, как известно, «Фигаро». Поразительную аналогию со всей этой историей, разыгравшейся в 1912 — 1913 г.г., представляет сенсационное дело французского миллионера Боло, арестованного в разгар войны, именно в сентябре 1917 г., по обвинению в попытке скупить на германские деньги ряд французских газет. Самой крупной операцией Боло в этом направлении была покупка акций «Журналь» на сумму $5^1/_2$ миллионов франков. Известно, какую роль во французской прессе играл сенатор Эмбер, главный редактор «Журналь», с его пресловутой компанией: «Des canons, des munitions» (пушек, снарядов), и невольно возникает вопрос, не были ли германские империалисты заинтересованы в том, чтобы Франция затягивала войну, улучшая свое вооружение и проявляя воочию свою несломленную мощь. Кроме того, Боло приобрел на 150.000 фр. акций ультрапатриотического органа «Раппель», настаивавшего на аннексии левого берега Рейна. Редакция «Раппель» заявила, что Боло никогда не пытался воздействовать ни на редакционные, ни на финансовые дела газеты. Но, как правильно подчеркнул парижский корреспондент «Биржевых Ведомостей» в телеграмме от 20 сентября 1917 г., «цель Боло заключалась в том, чтобы *дать Германии основание утверждать, что Франция ведет завоевательную войну*». Клемансо с своей стороны заявил, что он располагает данными о предпринимавшихся в свое время Боло попытках

скупить акции «Фигаро». Аналогичные намерения он имел относительно органа Клемансо «L'Homme Enchainé» («Скованный Человек»). Одним словом, как мы видим, немецкий агент Боло старался во время войны скупить все истинно-патриотические французские газеты с очевидной целью подогреть еще более воинственный пыл этих газет и тем самым сыграть на руку германским аннексионистам. Не ограничиваясь поддержкой уже существовавших патриотических органов, Боло на полученные им из Берлина миллионы пытался создать новые органы печати.

Другим любопытным примером «интернациональной» деятельности пушечных и динамитных королей является состоявшаяся в августе 1915 г., т.-е. через год после начала войны, совместная конференция английских и германских капиталистов, созванная для ликвидации международного динамитного треста Нобеля, упомянутого нами выше. Пространные разоблачения относительно ликвидации этого англо-германского треста были напечатаны в сентябре 1917 г. в «Форвертс'е». Расторжение треста было объявлено в ноябре 1914 г., т.-е. почти через полгода после объявления войны, но ликвидация затянулась «вследствие сложности финансовых расчетов» еще почти на год. Это не мешало англо-германским капиталистам посылать пролетариев обеих стран на бойню во имя высших интересов родины. Есть основание предполагать, что самая ликвидация треста, ради которой динамитные магнаты Англии и Германии собрались в разгар войны на совместную конференцию, явилась пустой формальностью. Как бы то ни было, эта конференция лишний раз удостоверила существование тесных интернациональных связей между капиталистами различных стран и разоблачила принадлежность к динамитному тресту многих видных представителей германского и английского империализма.

Накануне войны 1914 — 1918 г.г. первоклассные европейские государства тратили ежегодно миллиарды франков на покупку тяжелой и легкой артиллерии, пулеметов, на сооружение морских левиафанов, цеппелинов, аэропланов, гидропланов и т. д.

Но стальным королям, стоявшим во главе колоссальных металлургических заводов и фабрик, и финансирововавшим их банкам было мало всех этих осадных и полевых орудий, митральез, дредноутов, супер-дредноутов, крейсеров, миноносцев, подводных лодок и т. д. Им нужны были также все новые и новые железнодорожные колеи, которые сразу поглощали бы по миллиону пудов рельсов, требовали бы сразу сооружения сотен локомотивов, вагонов и т. д., хотя военные суда сами по себе поглощают не мало металла и дают колоссальные барыши. На сооружение корпуса одного только броненосца «Севастополь», первого русского дредноута, спущенного на воду в 1911 г., пошло около полумиллиона пудов чугуна, стали и других металлов. Стоимость «Севастополя» — около 30 милл. рублей. Заметим, что стоимость военных судов, их размеры, количество металла на их сооружение с каждым годом увеличиваются с необычайной быстротой. Первый лорд английского адмиралтейства Чёрчилль в своей официальной переписке с канадским премьером Борденом дал следующие цифры относительно увеличения стоимости

постройки военных судов за последние четыре года накануне мировой войны в зависимости от увеличения их размеров и калибра пушек с 12 дюймов до $13^1/_2$ для больших орудий и с 4 дюймов до 6 для средних:

	1909—1910 гг. франк.	Январь 1913 г.	Увеличение на %
1 броненосец	57.341.500	66.302.500	15,6
3 крейсера	27.807.750	30.872.500	11
6 миноносцев	16.675.650	21.075.000	26
3 подводные лодки . . .	6.871.875	9.125.000	32

Итак, небольшая эскадра, сооружение которой в 1910 г. стоило бы 108 милл. фр., в 1913 г. обошлась бы уже в 127 милл. фр., т.-е. на 17% дороже, в зависимости от увеличения размера судов и калибра пушек. И все это только за четыре года [1]).

И вот, несмотря на непрерывное расширение внутреннего и внешнего металлургического рынка, — обусловленное в значительной мере чудовищным ростом милитаризма, не только во всех европейских странах, но и в Японии, возрождающемся Китае, южно-американских государствах, заказывающих все новые и новые военные суда и орудия для сухопутной армии английским, германским, французским и австрийским заводам, — все громче и громче в европейской и нашей отечественной литературе подымаются накануне войны вопли о перенасыщении внутреннего и мирового рынка чугуном, о неизбежном в близком будущем сужении производства, фатально надвигающемся кризисе, который может быть если не устранен, то, во всяком случае, значительно ослаблен для каждой отдельной страны осуществлением какого-нибудь грандиозного железнодорожного проекта, великое культурное и промышленное значение которого давно уже доказано теми или другим учеными. Так, Англия должна, наконец, взяться за осуществление своего пресловутого проекта сплошной железной дороги через всю Африку от Каира до Капштадта; так, Франция должна провести грандиозную железную дорогу через всю Сахару; так, Германии надо дать кончить ее Багдадскую дорогу с веткой на Тегеран; так, С. Штаты должны прорезать Манджурию, согласно проекту Нокса, новым железнодорожным путем; так, наконец, международному консорциуму надлежит энергично приняться за сооружение новых стальных дорог в безграничном Китае, и т. д.

Было бы излишне распространяться здесь о великом вообще значении новых железнодорожных и морских путей как средств экстенсификации мирового хозяйства, как могучих факторов перераспределения производительных сил между различными странами, наконец, что самое важное, как орудий вовлечения самых отсталых областей земного шара в общий процесс безостановочного экономического и духовного движения вместо прежней неподвижности. Однако, нельзя не отметить, что среди многочисленных железнодорожных линий, проведенных в Индо-Китае, Тунисе, Алжире, Восточной Африке и стоивших сотни миллионов

[1]) О росте морских вооружений после мировой войны см. ст. Е. Шведе, «Морская политика и судостроение в иностранных государствах». («Военная Наука и Революция», июль — август 1921. Москва.)

франков, имеются рельсовые колеи, которые, несмотря на десятилетия своего существования, оказались столь же бесплодными в роли орудий обмена и обращения, как какие-нибудь броненосцы и крейсера.

Между тем, идея необходимости сооружения новых железных дорог, открытия новых мореходных линий для завоевания колониальных рынков, развития отечественной индустрии и торговли сделалась идеей, получившей, так сказать, право гражданства даже среди самых отсталых слоев в современных капиталистических государствах. Сотни тысяч людей, которые отказались бы вотировать новые миллионы рублей на новые дредноты и новые корпуса, как на «непроизводительные расходы», охотно дадут согласие, даже зажмурив глаза, на сооружение какой-нибудь железной дороги в Камеруне, Нигерии, Убанге, — дороги, которая в конечном счете будет стоить дороже, чем целая броненосная эскадра. Нельзя не видеть, что тенденцией мирового хозяйства превращать весь земной шар в один промышленный организм, связанный бесчисленными водными и железными артериями, искусно пользуются правящие финансовые и промышленные клики для осуществления своих групповых интересов нередко наперекор интересам самой капиталистической эволюции. Нет ничего легче как добиться от современных парламентов гарантий определенных процентов по займу для сооружения какой-нибудь железной дороги, которая целые десятилетия будет давать громадный дефицит, нисколько не будет содействовать экспорту товаров из метрополии, ничего не сделает для интенсификации обмена в самой колонии и принесет только барыши металлургическим заводам, сбывшим рельсы для этой дороги, и банкам, выпустившим заем на ее сооружение. Французская железная дорога в Сенегале, идущая на протяжении 200 километров от Дакара до Сен-Луи, в течение 15 лет существования стоила метрополии на одни ежегодные субсидии более 25 миллионов франков. Суданская дорога, длиной в 132 километра, обошлась метрополии за 19 лет в 40 миллионов франков, истраченных на ежегодные субсидии. Чтобы дать понятие о торговом значении этой дороги, следует указать, что на десятый год своего существования она дала выручки от провоза товара всего на сумму 452.000 фр., между тем расходы по эксплоатации линии и ее охране обошлись в 7.220.000 фр. [1]). Таким образом, дефицит по эксплоатации линии чуть ли не в 15 раз превышает ее доходность.

Как ни важны вообще железные дороги в качестве средств транспорта, известны многочисленные примеры, когда железнодорожная колея является с экономической точки зрения абсолютно никому ненужной, бесполезной с точки зрения облегчения и интенсификации обмена, когда ее сооружение является национальным бедствием, отягощая бюджет метрополии и колонии и ложась новым бременем на стонущее под тяжестью все новых и новых налогов население. Известны примеры сооружения железных дорог, заранее обреченных на полную экономическую бесплодность. К числу таких бесполезных линий принадлежит,

---

[1]) «Les chemins de fer aux colonies françaises par Eugène Lemaire». Poitiers. France. (Эжен Лемэр, Железные дороги во французских колониях.)

например, проходящая на алжиро-марокккской границе рельсовая колея Марнья — Уджа, которую «Тан» иронически охарактеризовал однажды как «одно из семи чудес мира» («Тан» 19 февраля 1911). Эта дорога на половине своего протяжения ширококолейная (расстояние между рельсами 1,44 метра) а на другой половине — узкоколейная (1,05 метра), и потому ею нельзя пользоваться. Стальная лента тянется на протяжении многих десятков верст, а рядом в пыли и грязи плетутся пешеходы, трясутся в повозках путешественники, коммивояжеры, купцы, колонисты, проклиная рельсовую колею, сооруженную как будто в насмешку над ними.

Не следует думать, будто искусственный подъем металлургической индустрии, вызванный новыми вооружениями, новыми железнодорожными линиями и т. д., отзывается благоприятно на всех других отраслях национальной индустрии, на общехозяйственном положении страны. Когда-то во Франции говорили: «Quand le bâtiment va, tout va», — «если развивается строительная промышленность, все развивается»; ныне говорят: «Quand la métallurgie va, tout va», — «когда процветает металлургическая индустрия, все процветает». Между тем, не нужно много распространяться, чтобы доказать всю неправильность последнего положения. Если мы возьмем такой критический момент в истории последнего времени, как первая половина 1912 г., мы увидим, что в то время как за этот период все металлургические ценности поднялись на бирже, государственные бумаги самых сильных экономических стран и самые стойкие, отнюдь не спекулятивные промышленные ценности, пали в необычайной мере. Сравнивая курсы бумаг на парижской бирже в конце января 1912 г. и в конце июля того же года, мы видим, что французская государственная рента пала с 95 фр. до 92, английские консоли с 77 до 74, бельгийская рента с 88,50 до 81,25, немецкая рента с 82 до 80. Равным образом пали ценности многих первоклассных банков, как, например, Лионского Кредита (с 1540 до 1525), Парижского Банка (с 1775 до 1704), акции электрических, газовых компаний, мореходных линий, городских омнибусов и т. д. Но за этот же период общей экономической депрессии, вызванной итало-турецкой войной и боязнью осложнений на Балканском полуострове, все металлургические ценности безостановочно шли в гору [1]). «Французские металлургические заводы» (Les Acieries de France) поднялись с 950 до 1134, «Сталелитейные заводы в Лонгви» (Les Acieries de Longwy) с 1500 до 1698, «Северные Железоделательные и Сталелитейные Заводы (Les Forges et Acieries du Nord) с 2115 до 2360 и т. д. И чем более сгущались тучи на евро-

[1]) Падение в некоторые исключительные моменты балканской смуты немногих металлургических ценностей объясняется тем, что биржевые спекулянты, пользуясь чрезвычайно благоприятной для металлургических заводов конъюнктурой, порой слишком повышали цены металлургических акций, далеко не в соответствии с доходами, правда, не малыми, военных заводов, работавших последний год во-всю. Как бы то ни было, кривая биржевого курса металлических ценностей идет в течение последних лет накануне мировой войны в гору.

пейском горизонте, чем более вероятной становилась опасность балканской войны, тем выше и выше подымались все металлургические ценности во Франции, Германии, Англии, тем ниже падали все остальные промышленные ценности. Последующий период, ознаменовавшийся балканской войной и австро-русскими осложнениями, еще с бо́льшей силой проявил эту тенденцию непрерывного роста металлургической промышленности и безостановочного повышения курса металлургических ценностей при затяжном и все более обостряющемся кризисе в остальных отраслях индустрии и соответствующем падении всех неметаллургических промышленных бумаг.

Банк Рено в Нанси опубликовал (в циркуляре от 24 мая 1913 г.) таблицу, свидетельствующую о безостановочном подъеме курса металлургических ценностей в течение последних лет довоенной эпохи (во франках):

	Курс в январе 1908 г.	Курс в мае 1913 г.	Подъем курса на	Подъем курса в %
Chatillon-Commentry [1] . .	1.172	2.240	1.168	99
Denain-Anzin	1.910	2.667	757	30,9
Acieries de Longwy . . .	1.030	1.600	570	50,4
Micheville	1.175	1.810	635	53,7
Marine-Homecourt	1.265	1.936	671	53,4

Переходя к вопросу о путях сообщения, мы должны констатировать, что столь часто наблюдаемое столкновение между интересами металлургической промышленности и других отраслей национальной индустрии проявляется не только там, где идет речь о колониальных железных дорогах местного значения, о какой-нибудь линии Марнья — Уджа, о железной дороге на острове Единения или о рельсовой колее в Новой Каледонии, против сооружения которой протестовал председатель торговой палаты города Бордо г. Бесс в речи при приеме министра колоний («Ля Птит Жиронд» 11 июня 1905), но нередко и там, где речь идет о гигантских железнодорожных линиях, о великих мировых путях. Для текстильной индустрии, сахарной и т. д. совсем не всегда важны «мировые» пути, а прежде всего действительные экономические дороги, сокращающие расстояние от центров производства к рынкам сбыта, удешевляющие доставку товара и т. д.; для металлургистов на первом плане стоят грандиозные по своему протяжению мировые рельсовые линии с зигзагами и поворотами, бесчисленными туннелями, железными мостами и т. д.

Война 1914 — 1918 г.г. ярко подчеркнула правильность нашего положения относительно разделения современного промышленного здания на два этажа: верхний, привилегированный, связанный с милитаризмом, империализмом и т. д., и нижний, хиреющий в результате войны.

Во время войны 1914 — 1918 г.г. мы почти во всех странах могли наблюдать расцвет индустрий, так или иначе служивших войне, инду-

[1]) Шатийон - Коммантри, Денэн - Анзэн, Металлургические заводы в Лонгви, Мишвиль, Верфи Омкур.

стрий, одним словом, привилегированных, и одновременно тяжелый кризис в отраслях промышленности, удовлетворявших интересы мирного населения. Железоделательные, машиностроительные, автомобильные, пороховые, оружейные заводы давали во всех странах колоссальные прибыли. Не отставали кожевенные заводы, мукомольные заведения, мастерские, поставляющие платье, белье и т. д. Вот таблица, дающая представление о доходности в период войны некоторых предприятий в Германии, одевавших, кормивших армию и снабжавших ее боевыми припасами (в миллионах марок):

	Основной капитал.	Прибыль: 1913/14 г.	1915/16 г.	Дивиденд: 1913/14 г.	1915/16 г.
Химическая промышл. .	345	86,5	90,9	20,9	17,7
Пороховые заводы . . .	92	10,6	45,0	14,2	21,8
Автомобильные	87	11,2	38,0	7,7	18,4
Металлические	161	26,3	85,4	9,8	20,7

За исключением химической индустрии, работавшей в мирное время на всемирный рынок, а во время войны вынужденной довольствоваться одними казенными заказами в Германии, остальные производства наглядно показывают, какое выгодное империалистское предприятие — война для части немецких капиталистов. И без того высокая доходность мирного времени поднялась в три и четыре раза. Есть предприятия, где чистая прибыль в три раза превышала акционерный капитал.

Но как только мы перейдем к производствам, не связанным с войной, так картина сейчас же меняется. По данным «Франкфуртер Цейтунг», положение, например, двух крупных индустрий, цементной и бумажной, было таково:

	Основной капитал.	Прибыль в %: 1913/14 г.	1915/16 г.	Дивиденд в %: 1913/14 г.	1915/16 г.
Бумажная пром. . . .	69	10,2	3,0	10,6	4,6
Цементная	77	10,5	0,5	9,4	1,9

Словно взяты две разные эпохи или две различные страны, — настолько резко противоречие между различными отраслями производства [1]).

То же самое явление мы наблюдаем во всех других воевавших странах. В Англии, Франции, России, Германии, Италии и т. д. вся промышленная жизнь в текстильном, обувном, стекольном, строительном, целом ряде других производств в сущности свелась к нулю. Во всех этих отраслях промышленности закрытие предприятий явилось не исключением, а правилом, при одновременном процветании и расширении привилегированных индустрий, так или иначе связанных с войной и работой на армию, и в особенности индустрии металлургической.

Среди различных грандиозных железнодорожных проектов, выдвинутых за последнее десятилетие и частью уже осуществленных или

---

[1]) См. ст. Я. Пилецкого, «Война и хозяйство в Германии» («Экономическое Обозрение», № 2).

осуществляемых, частью лишь существующих на бумаге, многие, с точки зрения целесообразности, своевременности и экономического значения для выдвинувшей данный проект страны, подвергаются самой серьезной критике. Если решительно никто не оспаривает великого экономического и политического значения Багдадской дороги, того же нельзя сказать относительно грандиозных проектов английской транс-африканской дороги от Каира до Капштадта или французского стального пути через пески Сахары. А кто не знает, какую резкую критику встретил в свое время русский проект транс-персидского пути не только на страницах «Речи», «Русского Слова», «Русских Ведомостей» и т. д., но и со стороны наиболее влиятельных представителей нашего центрального промышленного района. И все горячо написанные статьи «Нового Времени» по этому поводу ни на йоту не поколебали враждебного отношения московского купечества к дорого стоящей затее индо-европейского пути. Между тем, с точки зрения наших металлургистов, нам нужна была Персия, вся Персия от Джульфы до индийской границы, чтобы сбыть туда миллионы пудов рельсов, которые не сбудешь в другое место, чтобы продать сотни и сотни вагонов и локомотивов, чтобы спустить тысячи пудов балок, железнодорожных подкладок и накладок, листового кровельного железа, чугунных труб и т. д. для станций, которые выстроятся вдоль линии новой дороги. От Джульфы до Нушки 1700 — 1800 верст по прямой линии — на бумаге, 2.000 — 2.500 верст — в действительности (без подъездных путей, разветвлений, которые появятся впоследствии), — сосчитайте, сколько придется построить станций и полустанков, магазинов и бараков, рельсов [1]), шпал, мостов и барьеров, сколько удастся продать проволоки, замков и ручек для дверей, решоток для окон, гвоздей, винтов, заклепок, машин и инструментов для железнодорожных мастерских и т. д. Пусть верно, что эта дорога никогда не окупится, что она ежегодно будет давать 20 — 30, а может быть и 50 миллионов рублей дефицита, что этот новый убыток по эксплоатации, будущего пути лег бы на тот же неиссякаемый источник,—на плечи многострадального русского крестьянина, что покупательная сила нашего внутреннего рынка понизилась бы, что мужик стал бы еще хуже одеваться и обуваться, что он стал бы еще реже покрывать свою избу железной кровлей, что, в конце концов, пострадала бы не только наша текстильная и другие отрасли промышленности, но и сами железоделательные заводы, — какое было до этого дело нашим фабрикантам, акционерам «Продамета», «Кровли», «Брянских заводов», «Гута-Банковы», «Феникса», «Русского Провиданса» и всех 170 металлургических заводов России!

Зарежем курицу с золотыми яйцами. Вперед, пусть Персия — пустынная, нищая страна! .. По ее пескам прелестно улягутся рельсы Брянских заводов, по ее рельсам помчатся вагоны механических заводов Феникса и т. д., над железнодорожными станциями и мастерскими гордо подымутся трубы, изготовленные на наших русских заводах, наша русская проволока обовьется вокруг тысяч новых телеграфных столбов. . .

---

[1]) На одну версту пути нужно считать 5.000 пудов рельсов.

Пусть вся эта афера оказалась бы в конечном счете крайне невыгодной для нашей отечественной индустрии, одно несомненно, что при первом же известии об окончательном принятии проекта транс-персидского пути все наши металлургические ценности, как то: Донецко-Юрьевские, Мальцевские, Никополь-Мариупольские, Сормовские, Таганрогские, Брянские и т. д., поднялись бы в цене как на русской, так и на всех заграничных биржах. Итак, вперед, вперед, на Тавриз, Мешхед, Тегеран, отомстим за наших солдатиков, погибших под ударами вероломных фидаев, вперед, во имя интересов Гартмана, Леснера, Буэ, Продамета и т. д... Таков был боевой клич наших металлургистов в эпоху кампании за транс-персидский путь. Понятно, еще больше выиграла бы английская рельсопрокатная, вагоностроительная, железоделательная и т. д. промышленность, если бы был принят проект стального пути через всю Африку, который соединил бы одной сплошной линией Капские владения и Египет, — области, правда, не имеющие между собой ничего общего и совершенно не нуждающиеся друг в друге, но зато дал бы возможность уложить рельсы на протяжении 9.000 километров, если считать по прямой линии, и 15 — 20 тысяч, если считаться с действительностью. Заметим, что гигантский проект Сесиля Родса в случае реализации никогда не будет иметь значения особенно выгодного транзитного пути. В данном случае аналогия с нашим транс-сибирским путем не выдерживает критики. Для пассажирского сообщения наша транс-сибирская дорога очень удобна, так как она дает многим путешественникам, отправляющимся к берегам Японского моря, Печилийского залива, возможность избегнуть долгого морского пути вдоль южной части Азии[1]). Форма африканского континента совсем иная, и несомненно, что морской путь от Лондона до Капштадта гораздо короче, чем путь сушей и морем Александрия — Бриндизи. Таким образом, с этой точки зрения упомянутая транс-африканская дорога будет иметь лишь местное значение, несмотря на свои гигантские размеры. При этом даже с такой точки зрения можно оспаривать значение идеи Сесиля Родса, ибо Нил до озер Альберта Нианца и Виктории Нианца, затем до озер Альберта Эдуарда и Танганайки, как знают все путешественники по Египту, представляет собой замечательно удобный путь сообщения. Итак, остается только в некоторых местах этой части Африки соединить водные пути с железнодорожными ветками, но пока и в этом нет нужды. Области Танганайки, Виктории Нианца не производят никаких предметов, которые они могли бы обменивать между собой... Но понятно, если мы примем во внимание, что длина всех железных дорог в Африке равнялась в 1910 г. только 35.000 километров, что таким образом осуществление гигантского проекта Сесиля Родса и затем проекта транс-сахарской дороги, — казалось, было уже заглохшего, но выдвинутого с особой силой во французской колониальной прессе именно с момента возникно-

[1]) Накануне мировой войны путь из Парижа во Владивосток можно было совершить по транс-сибирской дороге в 11 дней и очутиться таким образом на 15-й день в Японии, на 16-й — в Шанхае, тогда как морским путем нужно считать 37 дней, т.-е. на 21 — 22 дня больше.

вения итало-турецкой войны, — а равно как некоторых других ветвей, сразу дает возможность чуть ли не удвоить длину африканской железнодорожной сети, мы поймем, насколько французская и английская металлургические индустрии заинтересованы в этих африканских проектах.

Однако, велико или ничтожно непосредственное экономическое значение той или другой железнодорожной сети, несомненно, что осуществление всех этих проектов связано с очень сложными и крайне важными вопросами современной международной политики. Ведь для того, чтобы сделать возможным осуществление транс-африканского пути от Каира до Капштадта, нужно было прежде всего преодолеть сопротивление Бельгии и получить разрешение от Германии, а это было не так легко, как казалось некоторым; далее, чтобы пересечь Африку железным крестом согласно новым планам, выдвинутым в XX столетии, необходимо было добиться соглашения между целым рядом государств, нужно было предварительно, согласно тайным замыслам дипломатов, отнять колонии у Португалии и Бельгии. Таким образом, здесь вставал вопрос об англо-германских отношениях, о войне или, наоборот, теснейшем сближении между обеими странами, — сближении, понятно, на счет некоторых слабых государств. Далее, хорошо известно, какая сложная и упорная дипломатическая и финансовая война шла из-за вопроса о Багдадской дороге, — вопроса, где Германия стала лицом к лицу с Россией, Францией и Англией и вела войну против сильнейших государств за гегемонию в Малой Азии. Что же касается вопроса о транссахарском пути, уже из того, что этот, казалось, забытый проект начал снова дебатироваться во французской литературе именно с момента высадки итальянских войск в Триполи, нельзя не видеть, какими мотивами руководились французские империалисты, выдвигая как раз этот проект. Что касается индо-европейского пути, история этого вопроса неразрывно связана с историей англо-русских отношений, с войной за гегемонию в Средней Азии, с нашим наступлением на Афганистан и Персию и борьбой Великобритании за безопасность ее индийской границы, само же осуществление проекта могло иметь громадное влияние на последующее развитие англо-русских отношений, на отношения России к Турции, Германии и т. д., а следовательно, и на международное положение вообще.

Чтобы осветить возможно обстоятельнее все эти вопросы как с точки зрения экономического значения данной дороги, ее влияния на развитие мирового хозяйства, так и с точки зрения вопросов внешней политики, дальнейших дипломатических отношений, обострения или ослабления тех или других конфликтов между различными заинтересованными в том или ином разрешении данного проекта государствами, равно как роли всех этих факторов в войне 1914 — 1918 г.г., мы в дальнейшем посвятим поставленной нами теме несколько глав и остановимся отдельно на 1) Багдадской дороге, 2) Индо-европейском пути, 3) Транс-африканских дорогах. Наша задача останется незаконченной, если мы не посвятим специальной статьи Панамскому каналу, значению этого великого морского пути в дальнейшем развитии мирового хозяйства

и в борьбе за гегемонию на Тихом океане, морского пути, открытие которого в свою очередь даст могучий толчок сооружению новых гигантских железнодорожных ветвей как в Южной Америке, в безграничной Китайской империи с ее поверхностью в 10 миллионов кв. километров и населением в 450 миллионов душ.

* * *

Накануне мировой войны в англо-французской прессе часто ставился вопрос о сооружении туннеля под Ламаншем и смычке англо-французских железных дорог. Специальные журналы обеих сторон посвятили ряд обстоятельных статей изучению этого вопроса. Можно считать установленным, что сооружение туннеля не встретило бы непреодолимых препятствий в техническом отношении и было бы в экономическом отношении очень выгодно для обеих сторон.

В некоторые моменты казалось даже, что идея Ламаншского туннеля близка к осуществлению. Однако обострение англо-французских отношений, все более усиливающееся с момента прекращения мировой войны, отодвигает осуществление этого великого проекта в далекое будущее. Современная Англия не желает отказаться от своего островного положения и быть чересчур близкой к милитаристической Франции с ее 800-тысячной армией. Очевидно, что Ламаншский туннель, подобно некоторым другим проектам современности, будет осуществлен лишь с уничтожением милитаризма, международной борьбы и т. п., одним словом, лишь с наступлением нового строя, который придет на смену отживающему капиталистическому порядку, при котором самые великие и полезные, казалось, сооружения служат орудием борьбы одной страны против другой.

ГЛАВА I.

Багдадская дорога.

(Борьба за Малую Азию.)

1. Англо-германская дружба и багдадский вопрос (1888 — 1903).

Железные дороги в Малой Азии. — Проект инженера Пресселя. — Немецкая железнодорожная концессия. — Политика Англии в багдадском вопросе. — Англо-французская распря. — Русская политика в багдадском вопросе (1888 — 1903). — Победа русской дипломатии. — Германские планы.

В период, предшествовавший мировой войне, самым важным фактом во внешней истории Германии после 1871 г. является, несомненно, методическое овладение путями сообщения от Гамбурга к Персидскому заливу с помощью турецких железных дорог. К 1913 г. немецкий стальной клинок врезывался в Оттоманскую империю на протяжении 1.800 километров. Длина же всей проектируемой Багдадской дороги с намеченными разветвлениями определялась приблизительно в 4.500 километров. Уже из протяжения этой дороги, которая в отличие от французских или английских дорог в Турции представляет собой одно целое, можно судить о колоссальном значении немецкого предприятия. Неудивительно, что вопрос о Багдадской дороге явился важнейшей проблемой международной «рельсовой политики» довоенного времени и служил одним из главнейших стержней, вокруг которых вращалась вся международная политика. Богдадская дорога со всеми проблемами, которые она подымала, со всеми пертурбациями, которые она вызвала в международных дипломатических отношениях, предопределив, с одной стороны, колоссальный по своему историческому значению сдвиг владычицы морей Великобритании в сторону ее вчерашних врагов, России и Франции, с другой, — более тесное вовлечение Австрии, не говоря уже о Турции, в орбиту Германии, представляет собой идеальный тип «мирового пути», — дороги, значение которой далеко выходит за пределы непосредственно обслуживаемых ею областей. Германия рассчитывала этой стальной дорогой перебросить нечто вроде моста с многочисленными арками от берегов Босфора к Персидскому заливу. Она желала создать по направлению к Индии и Дальнему Востоку великий немецкий путь, одним словом, в форме современной железной дороги нечто вроде того, чем были «имперские римские дороги», чтобы затем по обеим сторонам этой стальной линии образовать в качестве защитной стены непрерывный ряд швабских колоний, которые

должны были явиться живым оплотом будущей немецкой политической и экономической гегемонии в Оттоманской империи, передовым авангардом миллионной армии крестьян, городских рабочих, мелких лавочников, бежавших в восьмидесятых и девятидесятых годах прошлого столетия непрерывным потоком из отчизны, чтобы найти себе кусок хлеба где-нибудь на чужбине, в заморских странах, Африке, Америке, Австралии. Отныне новые волны эмигрантов великого Vaterland'а (отчизны) должны были, по планам пангерманистов, направиться по багдадскому железному руслу в Месопотамию и образовать здесь великую немецкую провинцию. И чтобы осуществить грандиозный проект Багдадского пути, Германии пришлось бороться с упорным противодействием трех великих держав — Франции, Англии и России, которая до японской войны считалась самой могучей военной державой в мире. Все эти три державы вели непрерывную борьбу против немецкого проекта Багдадской дороги, то совместно у ее головного участка на берегах Босфора, стараясь общими усилиями подействовать на Высокую Порту и вырвать турецкую дипломатию из-под германского влияния, то разрозненными, хотя и параллельными, усилиями, ведя каждый атаку в своей сфере влияния. В то время, как Россия вела энергичное наступление с северо-восточного фланга, стараясь отбросить рельсовую линию, по которой турецкие батальоны в критическую минуту могли бы быстро сосредоточиться в прилегающих к нашим владениям областях Малой Азии, подальше от нашей кавказской границы, хотя бы в направлении к Средиземному морю,—Франция, наоборот, порой, правда, без всякой энергии, старалась отстоять свои собственные железнодорожные концессии на турецком побережьи Средиземного моря и отодвинуть подальше немецкую линию от берегов этого моря, от западного фланга, куда бросала эту дорогу Россия. Что же касается Англии, последняя с чисто британским упорством и силой выгибала своими мускулистыми руками немецкий стальной прут в сторону, противоположную его южному направлению, — выходу к берегам Персидского залива, этого преддверия Индии, выгибала и перегибала этот прут, не будучи все же в состоянии сломить упругой и крепкой стали.

Первые железные дороги появились в Азиатской Турции в 60-х годах истекшего столетия. Это были короткие дороги, являвшиеся лишь продолжением некоторых французских или английских мореходных линий, — дороги, дававшие возможность французским и английским товарам проникать в береговой гинтерланд, но не дальше. Так постепенно создались линии: Смирна — Кассаба, Мерсина — Адана, Яффа — Иерусалим, Бейрут — Дамаск, Александретта — Алеппо и т. д. на Средиземном море. Позже других на арену «рельсовой политики» в Оттоманской империи выступили немцы, но зато они явились с новыми идеями и грандиозными концепциями.

Уже в 1850 г. английский генерал Чесни, совершивший в 1835 — 1837 г.г. по поручению великобританского правительства экспедицию в страну Евфрата, предложил проект дороги, которая должна была начаться у Сведии (недалеко от Александретты) и дойти до Ковейта на Персидском заливе. Протяжение дороги определялось в 900 — 1.000

километров, стоимость сооружения 4 — 5 миллионов фунтов стерлингов. Эта идея встретила сочувствие со стороны некоторых английских финансистов, в том числе Вильяма Эндри, президента компании индийской железнодорожной линии Дели — Пенджаб — Спинда. Образовалась компания, которая взяла в свои руки осуществление проекта рельсового пути Сведие — Ковейт и получила концессию от Порты на проведение этой дороги с гарантией 6% на капитал, который будет вложен в это предприятие. Однако, эта гарантия не была ничем обеспечена. Английское правительство не оказало официальной поддержки этому проекту, а английские рантье отказались вложить свои капиталы в рискованное и мало симпатичное английскому общественному мнению дело. Новые попытки некоторых английских финансистов в 1872 и затем в 1880 — 1882 г.г. осуществить проект железной дороги от Сведии или Александретты до Ковейта также потерпели фиаско. Такая же участь постигла английский проект дороги от Измаилии до Ковейта... Оккупация Египта, открытие Суэцкого канала [1]) отодвинули на задний план идею сухопутного транс-азиатского пути, тем более, что проведение железной дороги, более или менее параллельной Суэцкому каналу, не могло быть выгодной финансовой операцией. В высшей степени странный проект был предложен некиим русским графом, Владимиром Капнистом, родственником русского посланника в Вене. Синдикат, во главе которого стоял Капнист, добивался концессии на постройку линии от Триполи Сирийского на Средиземном море до Ковейта с разветвлением на Кербелу. Понятно, что идея провести дорогу в 1.000 километров по пустыне не могла иметь успеха...

Всем этим проектам, в общем мало практичным и притом едва ли полезным для самой Оттоманской империи, для ее культурного и экономического возрождения, знаменитый немецкий инженер Вильгельм фон-Прессель, умерший 16 мая 1902 г. в Константинополе в нищете, после того, как он ворочал сотнями миллионов в пользу других (André Cheradam, «Le chemin de fer de Bagdad», Paris, 1903, стр. 23) [2]), противопоставил свой грандиозный план, своевременное осуществление которого действительно могло бы изменить судьбы Оттоманской империи. Еврей по происхождению, Прессель питал некоторые симпатии к Турции, где его соплеменникам издавна жилось в правовом отношении лучше, чем в других странах, и очень увлекался мыслью о возрождении Оттоманской империи с помощью железных дорог. Обладая выдающимися способностями и редким знанием своего дела, он еще до выступления со своим знаменитым багдадским проектом совершил целый ряд в высшей степени трудных для того времени железнодорожных работ. Прежде всего, он участвовал в сооружении государственных железных дорог в своем отечестве, в Вюртембергском королевстве. Затем с 1852 по 1862 г.г. он, по поручению общества, во главе которого стояли парижские банкиры

---

[1]) Суэцкий канал был закончен и официально открыт в ноябре 1869 г., а в ноябре 1874 г. английское правительство скупило 176.602 акции этого канала и фактически завладело им.

[2]) Андре Шерадам. «Багдадская железная дорога». Париж, 1903.

братья Перейры, провел железнодорожную сеть в северо-западной части Швейцарии, сеть, которая пересекла 6 кантонов и заканчивалась в Базеле. С 1862 по 1870 г.г., по поручению венских и парижских Ротшильдов, он руководил работами по сооружению железных дорог в гористом Тироле, в Каринтии, Штирии, Карниоле, Венгрии, а также провел несколько линий на границах Турции. Затем, по поручению барона Гирша, фон-Прессель отправился в Турцию, для того, чтобы изучить здесь на месте предложенный им проект турецких дорог. История этого проекта, основные черты его, грандиозное значение Багдадского пути для Оттоманской империи, — все это с поразительной ясностью описано самим Пресселем в его предсмертной работе («Les chemins de fer en Turquie d'Asie». Projet d'un réseau complet par l'ingénieur Wilhelm von Pressel, Zürich, 1902) [2]).

Карта различных проектов железных дорог в Азиатской Турции



- - - - - - - - - -	Проект Пресселя: Скутари, Сивас, Диарбекир, Багдад, Бассора, Ковейт.	————————	Русский проект (Вл. Капнист): Триполи—Ковейт.
··············	Проект Чесни: Сведие, Алеппо, Кербела, Бассора, Ковейт.	················	Проект Измаилие—Ковейт.

Как видно из прилагаемого при сем чертежа, Багдадская или, как ее называют иначе, Малая Транс-азиатская дорога должна была начаться у Хайдар-паши на Мраморном море, т.-е. именно у Константинополя,

[1]) Вильгельм фон-Прессель, «Железные дороги в Азиатской Турции». Цюрих, 1902.

военного и административного центра империи, который должен был, согласно планам Пресселя, сделаться вместе с тем и узловым пунктом всех железных дорог Европейской и Азиатской Турции. Французские и английские империалисты имели тенденцию строить в Турции короткие железнодорожные линии, идущие от приморских городов, как от своих головных участков. Линии эти были бесполезны для самой Турции в экономическом отношении и крайне опасны, как подчеркивает Прессель, с точки зрения единства и территориальной независимости Турции. Эти французские и английские рельсовые пути давали возможность европейцам отрывать постепенно от Турецкой империи те или другие области, подчиняя последние своему влиянию в экономическом и политическом отношениях. Прессель, желая «по мере своих сил исправить все зло, которое Европа причинила Турции своими мнимыми благодеяниями», особенно в области железнодорожного строительства, находил необходимым начать все работы именно от Константинополя, чтобы прежде всего соединить именно со столицей империи всю Анатолию, города халифата, Дамаск и Багдад, и затем Аравию. От Хайдар-паши Транс-азиатская дорога должна была пойти по северной части Анатолии через Боли, Мерзифун по линии, почти параллельной побережью Черного моря, затем в юго-восточном направлении через Сивас, где проходили армянские и персидские караваны и откуда должно было пойти важное в военно-стратегическом отношении разветвление на Эрзерум. к кавказской границе; от Сиваса дорога, по проекту Пресселя, пересекала пороги Арабкира, ущелья верхнего Евфрата, перевал Карпута и доходила до Диарбекира. Идя таким образом в юго-восточном направлении через Мардин, Моссул до Багдада, а затем до Бассоры, этот железный путь, заканчивавшийся на Персидском заливе у Ковейта, прорезывал на громадном протяжении всю долину, лежащую между Евфратом и Тигром, т.-е. плодородную область, бывшую некогда колыбелью человечества. От этой главной линии должны были итти, по проекту Пресселя, ветки на Битлисс и Алеппо, на Самсун, к Смирне и т. д. Понятно, какое великое значение для Турции могла бы иметь реализация проекта Пресселя! Это была бы не только великая военно-стратегическая дорога, дававшая возможность железными обручами сковать в одно целое разрозненные части Оттоманской империи и быстро мобилизовать в любом пункте, как внутри самой страны, так и на ее границах, необходимое количество войск, это была бы вместе с тем, что бывает так редко, наиболее короткая и наиболее дешевая железнодорожная линия между Константинополем и Ковейтом. Ее сооружение, как признают ныне многие специалисты, исколесившие вдоль и поперек Малую Азию, встретило бы наименьшее количество технических трудностей, по сравнению с любым вариантом предложенного Пресселем проекта, с какими бы то ни было другими проектами Трансазиатской дороги, выдвигавшимися в течение последних сорока лет.

Турецкое правительство приняло программу Пресселя. С 1871 по 1873 г.г. была построена линия от Хайдар-паши до Ишмида (92 километра), эксплоатация которой была передана одной англо-греческой компании. Но затем в течение последующих 16 лет (1873 — 1889) дело

ни на шаг не подвинулось вперед. В своей предсмертной работе Прессель говорит туманно о «могущественных врагах», которые стояли поперек его проектам. Теперь, конечно, известно, кто были эти враги. С одной стороны, некоторые финансисты, покровительствовавшие Пресселю, выкинули его за борт, как только увидели, что он желает строить в Турции дороги по европейскому методу, избегая создавать в угоду концессионерам уродливые линии, которые были бы, в конце концов, бесполезны для прорезываемой ими области, но осуществили бы свою цель, дав возможность всякого рода спекулянтам и металлургистам нажиться на дутом предприятии, одном из тех, какие с помощью бакшиша так легко было организовать в старой Турции. С другой стороны, проект Пресселя в общих чертах совершенно не соответствовал планам России, тем более, что последняя в то время готовилась к войне с Турцией. Дать возможность Оттоманской империи провести железнодорожную линию по северной части Малой Азии с разветвлением на Эрзерум — это значило сделать возможной быструю мобилизацию турецких войск, как на границах Кавказа, так и в Европейских владениях Турции. Понятно, что русско-турецкая война 1877—1878 г.г. носила бы другой характер, и наши войска встретили бы иные, может быть, непреодолимые затруднения, если бы проект Пресселя был к тому времени осуществлен хотя бы на треть, скажем, от Хайдар-паши до Сиваса и Эрзерума.

Чтобы понять, какое великое значение для мирового хозяйства могло бы иметь экономическое возрождение Турции, которое явилось бы неизбежным результатом целесообразно проведенной железнодорожной сети, достаточно принять во внимание природные богатства и замечательно благоприятный климат Малой Азии. Удобное географическое положение Малой Азии иллюстрируется следующим сопоставлением широты некоторых малоазиатских городов с соответствующими пунктами Европы:

Трапезунд	находится	на той	широте,	что и	Рим
Моссул	»	»	»	»	Кадикс
Багдад	»	»	»	»	Гибралтар
Бассора	»	»	»	»	Каир
Смирна	»	»	»	»	Мессина

Идея Пресселя не могла заглохнуть. В течение периода с 1879 по 1889 г.г. всякого рода американские, бельгийские компании брались продолжать линию, уже выстроенную по проекту Пресселя от Хайдар-паши до Измида. Но понятно, что в виду международного положения, слабости Турции подобная затея не была по силам Бельгии или С. Штатам. За такое дело могло взяться лишь первоклассное государство, с которым бы считались и Россия, и Англия, и Франция, которое могло бы преодолеть как всякого рода тайные интриги дипломатов, так и противодействие тех или других влиятельных турецких чиновников, получивших соответствующий бакшиш от противников нового проекта. Такой могучей страной могла быть лишь Германия Бисмарка.

В 1888 г. «Немецкое Общество Анатолийских железных дорог», конституированное пресловутым Немецким Банком, выкупило линию Хайдар-

Ишмид и получило концессию на проведение дороги до Ангоры с километрической гарантией [1]) в 15.000 фр. и с обещанием дальнейших концессий на продолжение линий до Сиваса и затем последовательно по участкам до Багдада и т. д., по плану, начертанному в свое время Presселем.

Эта концессия вызвала взрыв восторга в германской прессе. Пангерманистам казалось уже, что скоро вся Малая Азия сделается немецкой колонией. Вся влиятельная пресса Германии указывала на необходимость не удовлетворяться полученными концессиями и итти вперед в деле экономического завоевания Оттоманской империи. В 1899 г. турецкое правительство, по внушению агентов Немецкого Банка, опубликовало ирадэ об учреждении комиссии по вопросу о выкупе государством всех набережных в Оттоманской империи. Понятно, что у турецкого правительства не могло быть денег для осуществления этой операции. Эти деньги должен был доставить Немецкий Банк, капитал которого к этому времени равнялся 187.500.000 марок. Согласно плану немецких капиталистов, все турецкие набережные, все пути сообщения от румынской границы до Персидского залива должны были перейти в немецкие руки. Вот как «Дейче Цейтунг» в октябре 1899 г. объяснила смысл и великое значение этого грандиозного проекта: «После того как все набережные будут скуплены немцами, мы введем тариф, который положит конец всякой негерманской конкуренции. Мы соединим железные дороги и набережные в один немецкий трест под контролем Немецкого Банка. Железные дороги будут перевозить только немецкие товары. Таким образом, Турция превратится в немецкую колонию».

В этих строках весь немецкий план и поставленная перед правящими классами Германии цель по отношению к Турецкой империи формулированы с замечательной ясностью. Однако, все грандиозные проекты не осуществляются очень быстро и не зависят только от воли их творцов. Прежде всего, кризис на берлинской бирже и крах Лейпцигского и Дрезденского банков связал руки Германии в финансовом отношении. Мелкие и средние немецкие рантье отнюдь не были расположены в данный момент вкладывать свои сбережения в какие-то турецкие предприятия, несмотря на все прекрасные малоазиатские перспективы, которые рисовала перед глазами германцев патриотическая пресса. Еще более чем эти временные финансовые отношения мешали немцам международные трения, мины и контр-мины соседних государств против германских планов в Турции.

* * *

В истории Багдадской дороги в высшей степени любопытно, что именно Англия оказала Германии некоторую поддержку в получении этой концессии. Великобританское правительство позволило немцам экспро-

---

[1]) Т.-е. на обеспечение сооружения каждого километра железнодорожного пути.

приировать линию Хайдар-Ишмид у англо-греческой компании и не обратило никакого внимания на протесты и жалобы английских акционеров этой дороги. Не забудем, что это был период, когда отношения между Англией и Германией носили очень дружественный характер. Только незадолго перед тем (в 1886 — 1887 г.г.) Великобритания подписала с Германией договоры, коими к обоюдному удовлетворению были урегулированы границы африканских владений той и другой страны, а через полтора года после получения немцами концессий на анатолийские дороги Англия отдала Германии за соответствующие компенсации в Африке важную стратегическую позицию на Немецком море — Гельголанд. Одним словом, это был период англо-германской дружбы. Наоборот, отношения Англии к Франции и России носили неприязненный характер. Прекращение англо-французского кондоминиума в Египте, бомбардировка Александрии английской эскадрой (11 июля 1882 г.) и окончательная оккупация Египта, на который французы имели свои притязания, нежелание Великобритании очистить эту страну, несмотря на торжественные обещания 1882, 1884 и 1887 г.г. эвакуировать Египет в скором времени, далее трения из-за Индо-Китая (1884 — 1886), из-за Мадагаскара, к завоеванию которого французы приступили в 1885 г., — все это обостряло англо-французскую распрю. Что касается англо-русских отношений, известно, что то был период, когда «афганский вопрос» и «поход на Индию» считались модными темами в нашей правой печати и в военных кругах. Ныне трудно себе представить, какое волнение в Англии вызывал тогда каждый наступательный шаг России в Средней Азии. В 1885 г. после кушкинского боя и захвата Россией Пенде война между Россией и Англией казалась уже неизбежной. Английская эскадра была мобилизована для отплытия в Балтийское море, индийские войска спешно направлялись к северным границам. Договор 10 сентября 1885 г. устранил опасность грозного конфликта в данный момент, но не уничтожил вражды и недоверия, которые царили в отношениях между дипломатиями обеих стран. При таких обстоятельствах английское правительство находило небезвыгодным для себя усиление немецкого влияния в Турции. Сооружение под покровом могущественной Германии железной дороги в северных областях Малой Азии по проекту Прессели, но лишь в первой его части, соответствовало видам великобританской дипломатии как с политической, экономической, так и с стратегической точки зрения. По Кипрской конвенции июля 1878 г., Англия обязалась защищать Азиатскую Турцию.

В случае, если Ардаган, Карс и Батум или один из этих пунктов будут удержаны Россией или будет сделана русскими попытка когда-либо овладеть какой-нибудь другой из территорий Его императорского Величества Султана в Азии, фиксированных по мирному договору, Англия обязуется присоединиться к Султану для защиты упомянутых территорий с оружием в руках.

Закрытие транс-кавказского транзита сделало невозможным проникновение английских товаров с этой стороны в Персию. Подчинение Малой Азии русскому влиянию прекратило бы движение английских това-

ров в Персии и по анатолийским дорогам, не говоря уже о том, какой опасностью владычеству Великобритании на Персидском заливе и в Индии грозило дальнейшее расширение России на счет Малой Азии. Итак, в лице величайшей военной державы последней четверти XIX столетия, именно Германии Бисмарка и Каприви, Великобритания рассчитывала найти континентального солдата для противодействия напору России на Турцию, подобно тому как перед тем (1851 — 1871) она имела такого солдата в лице военной империи Наполеона.

Однако, английские расчеты оказались ошибочными. Германия отнюдь не обнаружила рьяного желания вытаскивать каштаны из огня для Джон Буля. Вести железную дорогу по северному направлению — это значило при данных условиях итти к неизбежному конфликту с Россией. Между тем, основная цель германской дипломатии, согласно традиционной политике, заключалась именно в стремлении избегать острых трений с Россией. То был момент, когда завязывалась русско-французская дружба, и не в интересах Германии было толкать Россию в объятия Франции. Именно в 1888 г., когда Германия получила концессию на железную дорогу от Измида до Ангоры, был заключен первый русский заем на парижской бирже в 5.500 милл. фр. Затем в 1889 г. был заключен 2-й и 3-й заем в 700 и 1.200 милл. фр., в 1890 г. — в 801 милл. фр., в 1891 г. — в 820 милл. фр., и т. д.

Пока, таким образом, закладывались основы франко-русского союза, Германия энергично продолжала начатое дело в Турции. В октябре 1888 г. было подписано ирадэ о концессии, выданной Немецкому Банку; в феврале 1889 г. немцы принялись за работу; в 1891 г. они выстроили уже 300 километров, а в 1893 г., т.-е. как раз в том году, когда имели место памятные франко-русские торжества в Кронштадте, последовавшие за подписанием франко-русской военной конвенции (1892), германский рельсовый путь дошел до Ангоры. Тотчас же немцы потребовали концессии на новый железнодорожный участок. Но вместо того, чтобы итти в северном направлении к Сивасу, откуда предполагалось разветвление на Эрзерум к русской границе, германцы решили неожиданно итти в так называемом «центральном направлении» и потребовали концессии на проведение линии Ангора-Кесария (320 км) с километрической гарантией в 17.650 фр. Это была первая решительная победа России над Англией в багдадском железнодорожном вопросе. «Пангерманская военно-стратегическая дорога» оказалась отодвинутой от русских границ к югу в направлении к областям, находящимся в сфере английского влияния. Но это была лишь первая победа, которой наша дипломатия не желала ограничиться. В том же 1893 г., скоро после свидания в Потсдаме между Вильгельмом II и цесаревичем Николаем, Германия отказалась от продолжения железнодорожной мало-азиатской линии и в так называемом центральном направлении. Линия этого направления прошла бы через армянские области Турции, повела бы к возрождению Армении, чего русская дипломатия не желала допустить, согласно формуле нашего министра иностранных дел Лобанова, боявшегося увидеть в новой Армении вторую «Азиатскую Болга-

рию». Итак, Германия, идя навстречу России, отказалась вначале от северного, а затем от «центрального направления» и, получив в 1893 г. концессию на сооружение линии до Конии, с разрешением употреблять материал исключительно немецкой фабрикации, стала поворачивать линию железнодорожного наступления тылом к России и фронтом к Великобритании. Положение начинало принимать неблагоприятный для Англии характер. До сих пор великобританские дипломаты могли рассчитывать, что, пока немцы закончат линию северного направления, пока дойдут до Сиваса и Эрзерума, пока преодолеют противодействие России, пройдет много времени, а за этот промежуток англичане, пожалуй, успеют, на худой конец, провести свою линию Сведие-Бассора, которая сделает крайне рискованным с финансовой точки зрения продолжение немецкой линии к Багдаду. Все эти надежды оказались разбитыми. Немецкий клин стал явно поворачиваться острием именно против Англии. Вместе с тем новое направление дороги наносило сильный удар английским и отчасти французским торговым интересам в Малой Азии. Линия Кония-Эскишеир-Ишмид-Хайдар-паша отвлекала в сторону Константинополя, откуда шел рельсовый путь на Вену, Берлин, Гамбург, все анатолийское товарное движение, которое до сих пор направлялось в Смирну, куда регулярно приходили пароходы французских и английских мореходных компаний.

Но то было время, когда английские и французские дипломаты отнюдь не помышляли о взаимном соглашении по тем или другим вопросам, а, наоборот, разжигали конфликт между своими странами, выискивая чуть ли не каждый день новые поводы для трений. В Тунисе, Египте, Дагомее, Сиаме и т. д. каждый раз возникали новые англо-французские недоразумения. Англо-бельгийский договор 12 мая 1894 г., коим Франция исключалась из области Верхнего Нила, англо-итальянский договор 5 мая 1894 г., направленный к той же цели, английские интриги в Джибути, категорическое заявление лорда Грэя от 28 марта 1895 г. в палате общин по поводу слухов о французской экспедиции к верховьям Нила,— заявление, коим подчеркивалось, что английское правительство будет рассматривать подобную экспедицию, как акт враждебный (unfriendly) Великобритании, решение французского министра Ганото, не считаясь с английским предостережением, все же отправить к Фашоде французскую экспедицию, организация последней и тайная высадка ее под начальством Маршана в Лоанго, встречная английская экспедиция в Донголу, под предлогом борьбы с махдистами, наступление генерала Кичинера к верховьям Нила, — вся эта ожесточенная англо-французская борьба из-за африканского континента как нельзя лучше содействовала осуществлению немецких планов в Малой Азии. В этот период обостренных отношений между двумя странами, и в Англии, и во Франции было не мало влиятельных публицистов, историков и т. д., которые доказывали, что великие колониальные интересы обеих стран непримиримы, будто вооруженный конфликт между Францией и Англией неотвратим, и т. д. И не следует забывать, о чем теперь никогда не упоминается, что

в союзе с Россией французская колониальная пресса того времени видела не только надежное средство для отражения германского натиска против Франции на европейском континенте, но и могучее орудие, которое в критическую минуту может быть направлено и против Англии для борьбы с ее африканскими и азиатскими планами. И велико было разочарование колониальных кругов Франции, когда во время пресловутого Фашодского инцидента (сентябрь 1898), которым фатально должна была закончиться вся эта эра острых англо-французских колониальных недоразумений и связанных с ними дипломатических интриг, русское правительство отказалось совершить диверсию по направлению к Индийским границам и посоветовало Франции мирным путем разрешить конфликт с Англией, которая уже мобилизовала свои эскадры и, сосредоточив часть своего флота недалеко от французской Бизерты, собиралась высадить свои войска в Тунисе. Известно, что Фашодский конфликт закончился полным отступлением Франции, приказом Маршану эвакуировать вместе с своим маленьким отрядом область, где уже стояли наготове к бою более многочисленные английские войска под командой Кичинера, и крайне невыгодным для Франции договором 21 марта 1889 г., отбросившим границы французских владений в Центральной Африке на 15 градусов к западу [1]).

Понятно, что при таких обстоятельствах Германия являлась tertius gaudens (третий радующийся) и могла извлекать все выгоды своего положения. При этом у Англии было слишком много дела в других частях земного шара и некогда было внимательно следить за германской политикой в Малой Азии.

В это время Англия слишком была поглощена африканскими планами. Правда, Манчестер, город азиатских концепций, идей свободной торговли, центр хлопчатобумажной индустрии, требовал, прежде всего, проведения реформ в Турции, равно как в Персии и Китае, и считал основной задачей английской внешней политики содействие возрождению этих стран, подъему покупательной силы многомиллионного населения этих областей; зато Бирмингам, грозная крепость английской металлургической индустрии, столица Black Country, Черной страны, город железа, и агрессивного империализма, в лице своего выдающегося представителя Чемберлена, глашатая протекционной системы, рельсовой политики и т. д., требовал, прежде всего, захвата всей восточной Африки, изгнания французов из всех пунктов, куда протягивалась рука Джон-Буля, подчинения непокорных Бурских республик и т. д. И мы знаем, что с вступлением в 1895 г. Чемберлена в министерство колоний английская внешняя политика резко окрашивается в черный африканский цвет. Увлеченная этой своей африканской мечтой — овладеть всем Черным континентом от Каира до Капштадта и сделать возможным осуществление великой

---

[1]) Интересные материалы по истории Фашодского инцидента см. Livre jaune 1898 («Желтая Книга» 1898 г.), а также работу Ганото: «Fachoda» («Фашода») par Gabriel Hanoto, Paris 1909.

идеи Сесиля Родса — сплошного рельсового пути через всю восточную Африку от севера до юга, — Англия, остановив Францию у Фашоды и утвердив свое господство на всем северо-востоке Африки, неожиданно бросается к югу и начинает войну с бурами, которую с напряжением всех своих сил ведет в течение целых трех лет.

Именно теперь для империалистической Германии с ее тайными азиатскими планами настал момент решительных действий, один из тех моментов, о которых говорят: «теперь или очень поздно, быть может, никогда». И целый ряд фактов доказывает, что Германия нетерпеливо ожидала этого момента и готовилась к нему. В октябре 1898 г. император Вильгельм II отправляется в Турцию. Многим еще памятны обстоятельства его путешествия в Константинополь, Палестину, Сирию, его туркофильские речи, посещение им в сопровождении августейшей супруги султанского гарема и т. п. Лучшего коммивояжера и торгово-промышленного агента Германия и не могла послать. И, действительно, очарованный своим великим гостем, кровавый султан дает словесное обещание Вильгельму предоставить немцам концессию на линию Кония-Багдад. Вместе с тем берлинские финансисты начинают подготовлять почву для сближения с финансистами французскими в целях сооружения и эксплоатации совместными усилиями проектируемой линии. Назначение на пост французского посланника в Константинополе (дек. 1898) Констана [1]), сочувствовавшего экономическому сближению Франции и Германии, как нельзя лучше соответствует планам немецких дипломатов. Таким образом, к моменту, когда вспыхивает англо-бурская война, все оказывается как нельзя лучше подготовленным для осуществления заветной мечты пангерманцев. 11 октября 1899 г. начинается южно-африканская война, а уже в ноябре (27) того же года было официально объявлено, что так называемое «Оттоманское Имперское Общество Багдадской железной дороги», общество, якобы независимое от «Немецкого Общества Анатолийских железных дорог», но находившееся подобно последнему в руках немцев и, главным образом, известного Немецкого Банка, получает концессию на проведение дороги до Багдада, концессию, все условия которой будут, согласно формальному обещанию турецкого правительства, подписаны в скором времени. Итак, империалистическая Германия увидела перед собой отрадную перспективу проникнуть в самом близком будущем в долины Евфрата и Тигра и подчинить своему влиянию Месопотамию, наиболее драгоценную по своим природным богатствам и замечательному географическому положению область Оттоманской империи, Месопотамию, эту древнюю и будущую «житницу мира», местонахождение библейского рая, и вместе с тем, в условиях современной действительности, великую экономическую и стратегическую базу для дальнейшего наступления в южном направлении—к Персидскому заливу, а в восточном—на Персию и Индию. В самом деле, Багдадская дорога на основании предваритель-

---

[1]) Как известно, за спиной Констана стояли крупные финансисты Оттингер и Малэ, главные акционеры банка «Л'Унион Паризьен», и Витали, представитель французского металлургического треста.

ной концессии, подписанной турецким министром общественных работ в конце 1899 г., подтвержденной и расширенной фирманом 8 (21) января 1902 г., должна была проходить тем путем, каким шел Александр Македонский, т.-е. через древние царства: Лидию, Гераклию, Цезарею, Вавилонию, Сирию. Было очевидно, какими опасностями, в случае агрессивных немецких планов и захвата Германией Малой Азии, грозит этот рельсовый путь Англии. И германские шовинисты, в течение всей англо-бурской войны призывавшие гром и молнию на голову ненасытной Великобритании, разоблачавшие ее «разбойничьи планы», старались теперь всеми силами раздуть военно-стратегическое значение Багдадской дороги, грозного меча, острие которого могучая Германия скоро сумеет приставить к горлу «коварного Альбиона» [1])...

Вся эта пангерманская похвальба, все эти угрозы и напыщенные фразы о немецком мече, о револьвере, направленном в сердце Англии, вызывают, естественно, последствия, которые становятся поперек немецким планам в Малой Азии. Английская пресса, видевшая долго главных врагов Велокобритании в России и Франции, начинает бить тревогу по поводу германских планов, вспоминает о Ковейтском инциденте (1901) и требует энергичного отпора немецким притязаниям. Начинается новый курс английской политики. 1 мая 1903 г. король Эдуард прибывает в Париж, где ему устраивается торжественный прием, и добивается прекращения начатых между Францией и Германией переговоров по вопросам о совместном участии финансистов в постройке Багдадской дороги. По возвращении в Лондон коронованный дипломат на собрании представителей английской торговой палаты заявляет, что главным предметом его постоянных забот является стремление установить самую тесную дружбу с Францией. Таким образом, совершается чреватый последствиями поворот в международных отношениях. История Багдадской дороги вступает в новую фазу.

2. Период англо-германской распри (1903 — 1911).

Соединенные действия России, Англии и Франции против Багдадской дороги (1903—1910).—Заминка в сооружении железной дороги.—Потсдамское соглашение и отказ России от противодействия Багдадской дороге.

И, действительно, Англии нужно было торопиться. Ибо если существовало после Турции государство, для которого вопрос о малом трансазиатском пути играл первостепенную роль, таким государством была Великобритания. Багдадская дорога должна была подойти к индийским границам или, по крайней мере, к Персидскому заливу, и это не могло не тревожить многих представителей английского империализма.

Между тем, оказалось, что дипломатические комбинации, исходившие из предположения, будто Германии не хватит финансовых средств на сооружение Багдадской дороги, не имеют под собой твердых оснований.

---

[1]) См., между прочим, «Die Bagdadbahn» von Dr. Paul Rohrbach. Berlin 1911. (Пауль Рорбах, «Багдадская железная дорога». Берлин, 1911 г.).

*

Каждый раз, когда нужно было достать деньги на сооружение того или другого участка Багдадской дороги, необходимые средства находились в самой Германии. Таким образом, немецкий стальной клин все более углублялся в аморфное тело Малоазиатской Турции. Однако, кризис на Берлинской бирже и пресловутый крах Лейпцигского банка и его многочисленных отделений вызвал временную заминку в делах. Но как раз в этот момент начинается финансовое сближение между Германией и Францией.

В течение периода с 1901 по 1903 г.г. между парижскими и берлинскими финансистами идут оживленные переговоры по вопросу о совместном участии в дальнейшем сооружении Багдадской дороги. Чтобы обезоружить французское общественное мнение, Вильгельм II в мае 1902 г. отменяет диктатуру в Эльзас-Лотарингии. Как доказывал в свое время André Cheradam в своей нашумевшей книге — «La Macedoine, le Chemin de fer de Bagdad, Paris, 1903» [1]) — эти тайные переговоры между французскими и немецкими финансистами ведутся при благосклонном содействии правительств обеих стран. В настоящее время факт участия французского правительства, его главных представителей Делькассе и Констана, в этих переговорах (1901 — 1903 г.г.), вызвавших такое негодование Шерадама, уже документально установлен. В 1902 г. Делькассе предложил на одобрение немецкого правительства план образования на место исключительно германского общества Багдадской дороги русско-немецко-французского синдиката, в котором доля французского капитала равнялась бы 40%, германского также 40% и русского 20%. Таким образом, Англия совершенно исключалась из комбинации. Но Германия не приняла этого плана. Она соглашалась быть один на один в Багдадской дороге с Францией, но не с Россией и Францией вместе при доле капитала 60%, приходящихся последним. Германия выдвинула свой проект образования четверного синдиката, в котором французским, немецким и английским капиталистам было бы предоставлено участие в равной доле, по 30%, а 10% должны были быть предоставлены или России, или какой-нибудь второстепенной стране, Голландии, Швеции или Бельгии. Министерство Бальфура обнаружило стремление пойти навстречу этому проекту, но страшная буря, поднятая во всей английской прессе по поводу опасности, связанной для Англии с возможностью близкого осуществления германских планов, оппозиция парламента заставляют правительство круто повернуть фронт и отвергнуть немецкий проект. Более того, Эдуард отправляется в Париж и добивается как прекращения переговоров между Францией и Германией по поводу Багдадской дороги, так затем и окончательного отказа Франции в субсидировании дороги. Та дипломатическая дуэль, которая в течение 22 лет велась между Францией и Англией, как нельзя лучше служила немецким интересам в Малой Азии. Вместе с тем в этой англо-французской распре лежит ключ к пониманию тех дипломатических побед, которые Германия одер-

[1]) Андре Шерадам, «Македония, Багдадская железная дорога». Париж. 1903.

живала в Ильдиз-Киоске, начиная с 1878 по 1900 г.г. Пока Франция и Англия боролись между собой, Германия окончательно утвердила свою гегемонию на берегах Босфора, в султанском дворце. И немецкая дипломатия ловко пользовалась создавшимся положением, каждое отступление одного из ее противников или просто остановку в атаке она отмечала с своей стороны форсированным маршем вперед, а иногда гигантским скачком, приближавшим ее к осуществлению планов ее Weltpolitik (мировой политики).

Но вместе с прекращением англо-французской распри положение вещей в Малой Азии значительно ухудшилось с точки зрения германских планов. Вместе с тем усилилось противодействие России тайному или явному участию французских капиталистов в сооружении Багдадской дороги. Известно, с какой энергией «Новое Время» вело кампанию против поддержки предприятия Багдадской дороги союзной с Россией страной.

Основная идея многочисленных статей, напечатанных в «Новом Времени» и отчасти в «Вестнике Финансов» по вопросу о Багдадской дороге, сводилась к следующему. Багдадская дорога явится крайне опасным конкурентом транс-сибирскому пути, который по своем окончании обойдется России в сотни миллионов рублей. Правда, транзит между Западной Европой и Дальним Востоком отымет меньше времени сибирским путем, чем мало-азиатским, но первая дорога обойдется гораздо дороже, как исключительно сухопутная, тогда как товар, который пойдет через Анатолию и Месопотамию, совершит $^3/_4$ расстояния по воде. Багдадская дорога явится конкурентом и для Суэцкого канала. Но особого внимания заслуживает следующее обстоятельство. Месопотамия является одной из богатейших стран на земном шаре, однако, неистощимые естественные богатства ее не эксплоатируются за недостатком или полным отсутствием удобных путей сообщения. Все изменится, как по мановению волшебного жезла, с того момента, как рельсовая колея соединит Персидский залив с побережьем Средиземного моря. Малая Азия и Месопотамия наводнят пшеницей и другими земледельческими продуктами европейский рынок, что будет равносильно его закрытию для России. Великолепный хлопок обеих азиатских провинций Турции найдет себе дорогу к немецким и другим фабрикам и пойдет в обработанном виде в Персию и Афганистан, где русская мануфактура только что завоевала себе рынок сбыта. Насущным экономическим интересам России будет нанесен жестокий удар. Ее политическая гегемония в Средней Азии будет потрясена до основания. Вот что сулит нам будущее, — зловеще предсказывало «Новое Время», — если мы не скажем немцам, пока есть время, «руки прочь». Нужно, чтобы наши дорогие соседи знали, что Россия никогда не позволит кому бы то ни было нарушить statu quo (т.-е. данное положение вещей) в Малой Азии и Месопотамии.

Многие другие наши газеты, выражавшие мнение наших правящих кругов, подчеркивали стратегическое значение Багдадской дороги, указывая, что последняя в необычайной степени усилит военное могущество Турции, и выражали удивление по поводу политики Франции, своей поддержкой немецкому рельсовому проекту создающей на азиатских границах

России сильное государство, которое в случае европейского конфликта отвлечет значительную часть русских сил от немецкой границы. Русская дипломатия с своей стороны не скрывала от французского правительства своего отрицательного отношения к роли Делькассе и Констана в багдадском вопросе. Это настроение официальной России вызывало тревогу во многих кругах Франции. В марте 1903 г. депутат Франсуа Делонкль заявил с трибуны палаты: «Я обращаюсь к правительству с запросом, каким образом думает оно совместить свои обязанности по отношению к России, проистекающие из нашего союза с этой страной, с теми договорами и соглашениями, которые при благосклонном участии правительства заключаются французами в деле сооружения Багдадской дороги?»

Что же, собственно, побуждало Россию оказывать и теперь противодействие немецким планам? Раз германская железная дорога уклонилась от первоначального северного, а затем и центрального направления, стратегическая опасность, угрожавшая нашим кавказским границам, исчезла. Вместе с тем движение Германии в южном направлении к Багдаду и Персидскому заливу создавало почву для постоянных трений между Германией и Англией, что как раз и входило в планы нашей дипломатии. Но тут поперек планам некоторых наших дипломатов стояли требования нашего государственного кредита. Витте отнюдь не хотел, чтобы Франция вступила в финансовые комбинации с Германией, этой лихорадочно развивавшейся страной, которая не только для своей Багдадской дороги, но и для многих других предприятий могла бы извлечь сотни и сотни миллионов франков из французского кошелька, который должен был, по планам Витте, оставаться, прежде всего, к услугам русского царизма. Ведь ясно было, что официальное участие французского капитала в сооружении Багдадской дороги повело бы, прежде всего, к официальной же котировке на французской бирже немецко-французских акций Багдадской дороги. Таким образом, была бы пробита брешь, а затем постепенно все другие немецкие бумаги стали бы котироваться на французской бирже и наводнили бы ее в ущерб русским бумагам и русским займам. Этой точке зрения Витте нельзя, конечно, отказать в дальновидности, хотя, понятно, ничто не могло помешать тайному участию французского капитала в различных немецких железнодорожных предприятиях.

Как бы то ни было, с момента прекращения англо-французской распри начинаются согласованные действия трех держав против немецкого плана Багдадской дороги. Прежде всего, отпадает вопрос об участии французского, английского и русского капитала в немецком предприятии. Вместе с этим финансовый фундамент Багдадской дороги начинает оседать. Очевидно, что дорога должна поглотить еще сотни миллионов марок, а между тем рассчитывать на доходность ее в ближайшем будущем не приходится. Правда, турецкое правительство, придававшее колоссальное значение возможно скорейшему окончанию Багдадской дороги, охотно соглашалось гарантировать определенный процент на затрачиваемые немцами капиталы. Но где было достать нужные средства? И вот,

на-ряду с другими источниками доходов для покрытия дефицита, который неизбежно должна была давать дорога, равно как для обеспечения километрической гарантии, оттоманское правительство решило добиться от европейских правительств разрешения увеличить таможенные пошлины с 11% до 15%, при чем эти дополнительные 4% должны были пойти исключительно на обеспечение километрической гарантии Багдадского пути. Но державы, с Англией во главе, отказались удовлетворить это желание оттоманского правительства, при чем последнему было дано понять, что не будет допущено никакого увеличения таможенных ставок, пока этот новый доход должен будет пойти на Багдадскую дорогу, сооруженную в условиях, противоречащих видам заинтересованных держав. Но этими репрессивными мерами, принятыми по отношению к германским планам фактически существовавшим уже, правда, еще в тесной области, тройственным согласием, не ограничивалось противодействие, которое встретила Германия со стороны своих противников. Как известно, по планам пангерманцев Багдадская дорога должна была закончиться в Ковейте, лучшем, если не единственно удобном порте на Персидском заливе. Чтобы сделать возможным выход дороге в этом пункте и обеспечить себя от всяких случайностей в будущем, Германия внушила султану идею послать войска в Ковейт. Ковейт находился в зависимости от Турции, управлялся турецким губернатором, и над его цитаделью развевалось турецкое знамя. Этот маленький порт не имел истории, как вдруг в сентябре 1901 г. газеты всего мира запестрели сенсационными телеграммами о том, что у Ковейтского порта английский крейсер остановил турецкое судно и запретил высадить оттоманских солдат, а в середине октября лорд Керзон, наместник Индии, уведомил телеграммой великобританское правительство, что английский протекторат объявлен над Ковейтом. С такой решительностью отстаивала Англия свою гегемонию на Персидском заливе уже в 1901 г., когда она была одинокой и когда ее энергичный образ действий в Ковейте вызывал негодование не только в Германии, но также в официальных кругах России и Франции [1]). Тем с большей силой выступила Англия на защиту своих интересов в 1906 г. во время пресловутого Табаского инцидента. В данном случае речь шла о том, чтобы остановить концентрацию турецких войск по направлению к Египту, которому, как об этом подробно распространяется Рорбах [2]), должна была

---

[1]) «Россия» в номере от 10 октября советовала воспользоваться затруднениями Англии в Афганистане, чтобы добиться уступки у Турции Ковейта России. Французская печать в целом ряде статей клеймила образ действий коварной Англии в ковейтском вопросе (см., напр., статью André Suche в «Revue Hebdomadaire» 7 Dec. 1901 — Андре Сюш, в «Еженедельном Обозрении»).

[2]) В своей монографии, напечатанной в 1911 г., Рорбах снова в таком же духе распространяется о значении Багдадской дороги в борьбе с Англией. «Великобритания, — говорит он, — может быть в Европе атакована на суше и смертельно ранена только со стороны Египта... Турецкая армия должна быть усилена, экономическое и финансовое положение Оттоманской империи должно

угрожать будущая Багдадская дорога. И в этом инциденте по поводу Таба и Акабы (см. карту), двух конечных пунктов железной дороги Дамаск-Мекка, ее выходов на Красном море, Англия встретила энергичную поддержку со стороны России. Наш посланник Зиновьев дал знать оттоманскому правительству, что «Россия не только не расположена поддерживать в данном случае Турцию, но, наоборот, убеждает ее не упорствовать в своем сопротивлении» (René Pinon, «L'Europe et l'Empire Ottoman», p. 366)[1]). Эта поддержка, оказанная Россией Англии, явилась фактом совершенно неожиданным для многих дипломатов и поразила европейское общественное мнение. Любители сенсационных новостей стали уже поговаривать о новом тройственном союзе. Как бы то ни было, солидарные действия России и Англии по вопросу о Таба явились предвестием того соглашения, которое было подписано правительствами обеих стран через два года.

Согласованные действия России, Англии и Франции не могли не помешать быстрому осуществлению германских железнодорожных проектов в Малой Азии. Сооружение Багдадского пути замедлилось, и лорд Керзон в своей речи 14 марта 1911 г. был прав, когда заявил, что постройка дороги подвигается не очень успешно, что дорога недалеко ушла от того пункта, на котором остановилась шесть лет тому назад. Однако, несмотря на противодействие держав тройственного согласия, Германия и не думала отказываться от своих планов. Багдадская дорога оказалась жизненным предприятием, отвечавшим реальным потребностям данного исторического момента, неудержимому процессу вовлечения Малой Азии в общий экономический водоворот, и скоро самым отъявленным врагам багдадского проекта в Англии и Франции стало очевидно, что дорога, несмотря ни на какие противодействия, будет достроена рано или поздно. Участок от Конии до Булгурлу был закончен немцами в 2 года. Участок Булгурлу-Адана представлял серьезные технические трудности. Нужно было пересечь южную береговую цепь гор Тавр. Разница между высотой двух конечных пунктов этого участка над уровнем моря — 1.400 метров. Транспорт необходимого для сооружения дороги материала от Айдара, Ишмида или от Смирны стоил бы очень дорого. И вот немцы, о мнимой финансовой бедности которых было принято столько писать и говорить накануне войны во Франции и Англии[2]), скупают в июле 1906 г. акции французской дороги Мерсина-Адана и по этой немецкой уже ветви подвозят нужный материал для дальнейшего продолжения Багдадской дороги.

быть улучшено путем реформы... Египет является достаточно ценным вознаграждением, и Турция из-за него рискнет сражаться рука об руку с Германией против Англии». Все это были лишь фантазии, лишенные всякого реального смысла.

[1]) Рене Пинон, «Европа и Оттоманская империя».

[2]) Финансовая бедность Германии, ее неспособность вести войну более или менее продолжительное время и вытекающая отсюда неизбежность разгрома Германии в случае конфликта с богатой Францией,—вот излюбленная тема, которую накануне войны развивали многие французские писатели.

Захватив в свои руки бо́льшую часть акций линии Мерсина-Адана, Германия получила выход к Средиземному морю. К этому времени Германия уже далеко опередила Англию и Францию в борьбе за рельсовые линии в Малой Азии. Анатолийские железные дороги, багдадская ветвь находились под полным контролем Германии, линии Смирна-Афиум-Кара-Иссар и Мерсина-Адана подпали также немецкому влиянию. Таким образом, в руках немцев находилось до 2.000 километров рельсовых линий в Малой Азии, между тем как в руках Франции находилось всего 87 километров железных дорог в этой области, именно линия Яффа-Иерусалим. Это преобладающее положение Германии на малоазиатском рельсовом поле упрочилось еще более в течение последующих годов. С особой силой Германия стремится упрочить свое положение на малоазиатском побережьи Средиземного моря. Она направляет свою энергию к овладению портом Александреттой, имеющим большую будущность и играющим уже немаловажную роль в качестве важного торгового пункта на малоазиатском берегу.

По официальным данным о торговле азиатских портов за 1908—1909 г.г., импорт и экспорт важнейших из них выражался в следующих круглых цифрах:

	Импорт	Экспорт	Общая сумма
	в миллионах пиастров.		
Константинополь	858	139	997
Смирна	370	540	910
Бейрут	384	215	599
Трапезунд	260	130	390
Александретта	153	110	263.

Когда Александретта будет превращена в современный порт и соединена с Багдадом железнодорожной линией, она, несомненно, начнет играть важную роль в международной и, в частности, в средиземной торговле. Вот почему вопрос о предоставлении обществу Багдадской дороги концессии на сооружение порта в Александретте и проведение к нему рельсовой ветки так интересовал германскую печать. Вместе с тем несомненно, что, стремясь к овладению этим «малоазиатским Гамбургом», германская дипломатия имела в виду создание здесь в будущем опорной базы для германского флота на Средиземном море, играющем такую важную стратегическую и экономическую роль в международной политике.

25 мая 1908 г. немецкий посланник барон Маршаль подписывает с султаном дополнительные конвенции, которые значительно улучшают финансовое положение дороги. Отныне излишек доходов Dette Publique (государственный долг Турции), шедший на сооружение линии Дамаск-Мекка, пойдет исключительно на обеспечение километрической гарантии вновь сооружаемых участков Багдадского пути. Той же цели будет служить определенная доля налога на овец (agnam). Вместе с тем Германия продолжает энергично работать за кулисами дипломатии. В октябре 1910 г. состоялось пресловутое Потсдамское свидание, на котором подписывается русско-германское соглашение по персидским делам и по вопросу

о Багдадской дороге. Через несколько недель «Ивнинг Таймс» печатает текст этого соглашения, остававшегося еще в тайне, а через год, 6 августа 1911 г., русско-германский договор официально публикуется во всеобщее сведение. Россия окончательно отказывается от всякого противодействия сооружению Багдадской дороги и, более того, берет на себя тяжкое обязательство соединить германскую линию персидской веткой Ханигин-Тегеран с будущим индо-европейским путем. Иначе говоря, ставя все точки на i, в то время как Англия старалась загородить немцам дорогу к Персидскому заливу, Россия открывает Германии выход в Иран, а стало быть, обходным путем, к тому же заливу. После Потсдамского соглашения, вызвавшего такое волнение во Франции, нашедшее себе выражение в трехдневных дебатах в палате депутатов, тяготение французских финансистов к тесному сближению с немцами на почве сооружения железных дорог в Малой Азии, понятно, еще более усиливается. Правда, Багдадская дорога, считавшаяся номинально турецким предприятием, фактически являлась предприятием немецким, но уже теперь в центральном совете, управлявшем этой дорогой, числилось 11 немцев, 8 французов и 1 швейцарец. Даже в то время, когда французское правительство отказывало в своем содействия Багдадской дороге и, совместно с Англией и Россией, в принципе мешало реализации немецкого проекта, французские банки делали с своей стороны все возможное, чтобы облегчить осуществление этого плана. И, понятно, не дебаты во французской палате, не атаки некоторых депутатов против «вероломного» образа действия русского правительства в Багдадском вопросе могли бы помешать французским капиталистам вкладывать миллионы в предприятие, дающее определенный, гарантированный доход.

Заметим, что «Новое Время», которое некогда с такой резкостью критиковало поведение Делькассе в багдадском вопросе в период 1901—1903 г.г., впоследствии изменило коренным образом свою точку зрения на тот же вопрос. Так, в мае (27) 1910 г., стало быть, за пять месяцев до Потсдамского свидания, «Новое Время» писало следующее:

«Мы не должны были ставить препятствий сооружению Багдадской дороги. Наоборот, мы должны были принять участие в ее постройке и эксплоатации. Это дало бы заработок нашим финансовым кругам, а также нашей железоделательной промышленности. Кроме того, наше участие в этом предприятии дало бы нам законную долю влияния на общий ход турецких дел, которое теперь перешло в руки Германии».

Что касается Англии, с ее стороны нельзя было ожидать теперь серьезного противодействия дальнейшему продолжению Багдадской дороги. И, что поражает сразу, это — то, что английской дипломатией не ставится уже вопрос о том, чтобы помешать немецкой линии дойти до Багдада. Ясно, что теперь никакими бревнами не загородишь этой дороги. Достаточно прочесть книгу Гамильтона (Angus Hamilton, «Problems of the Middle East», p. 484, London 1909) [1]), где указывается бесцельность

[1]) Ангус Гамильтон, «Проблемы Среднего Востока». Лондон, 1909.

и бесплодность борьбы с Германией, или работу Фрэзера (David Fraser, «The short cut to India», p. 381, London 1909)[1]), посвященную подробному описанию пути, по которому проходит Багдадская дорога[2]), чтобы убедиться, насколько изменилось отношение многих англичан к неизбежному в самом близком будущем появлению немецких локомотивов у Багдада. Но совершенно иначе относятся влиятельные круги английского общества к перспективе появления и утверждения Германии на берегах Персидского залива, к немецкой линии от Багдада до этого залива. И вопрос совсем не в той конкуренции, которая грозит в этих областях английской промышленности со стороны фабрикатов немецкой индустрии.

3. Немецкая торговля с Турцией. Конвенция 21 марта 1911 г.

Объективные данные свидетельствуют о том, что Германия накануне войны играла незначительную роль в товарообороте Оттоманской империи и едва ли могла бы занять когда-нибудь первое место в ряду экспортеров или клиентов Оттоманской империи, несмотря на все блестящие успехи германской мировой торговли. В 1905—1906 г.г. Германия в морской торговле с Турцией занимала 8-е место, как видно из следующей таблицы, приведенной в Bulletin de la Chambre de commerce française de Constantinople (31 Mars 1907)[3]):

Год 1921 14 марта 1905—13 марта 1906. Страны.	Общий тоннаж в тонн.	Доля в %.
Англия	13.763.000	28,8
Австро-Венгрия	7.389.000	15,4
Греция	7.378.000	15,3
Оттоманская империя	4.970.000	10,4
Франция	3.687.000	7,7
Италия	3.626.000	7,6
Россия	3.048.000	6,3
Германия	1.678.000	3,5
Голландия	524.000	1,1
Румыния	444.000	0,9

Итак, как мы видим, в 1906 г. немецкий флот играл ничтожную роль в турецкой торговле. Нельзя сказать, чтобы с той поры Германия сделала особые успехи в Оттоманской империи. Если мы для наглядности

---

[1]) Дэвид Фрэзер, «Короткий путь в Индию». Лондон, 1909 г.

[2]) Наилучшая работа, посвященная описанию этого пути, принадлежит перу турецкого депутата Хакки-бей Баббан-Заде. Вышла в переводе на французском языке в издании Leroux, «De Stamboul à Bagdad». (От Стамбула до Багдада.) Резкая критика немецкого проекта Багдадской дороги дана в монографии французского архитектора Alexandre M. Raymond, «Du Bosphore au Golfe Persique», Constantinople. (Александр Раймонд: «От Босфора до Персидского залива». Константинополь.)

[3]) Бюллетень Французской торговой палаты в Константинополе.

остановимся только на одном турецком порте, зато самом важнейшем, именно на Константинополе, мы увидим, насколько тенденциозны и преувеличены все сообщения о росте германского торгового влияния в Турции.

Морское движение через Константинополь, включая транзит через Босфор.

Флаг.	Год 1907. Число.	Год 1907. Тоннаж.	Год 1908. Число.	Год 1908. Тоннаж.	Год 1909. Число.	Год 1909. Тоннаж.
Английский	3.637	6.939.552	2.797	5.353.874	3.646	6.923.349
Греческий	3.550	2.424.933	3.273	2.169.739	4.148	2.939.004
Австро-Венгерский	731	1.244.631	625	1.123.288	788	1.524.299
Русский	652	1.069.180	605	1.010.268	719	1.151.900
Итальянский	548	775.652	432	600.151	657	958.298
Оттоманский	25.299	804.643	24.171	748.099	23.581	782.135
Германский	355	582.356	347	668.781	369	671.863

Конечно, тоннаж германского флота увеличился за эти три года, но одновременно возрос и тоннаж многих других государств: Греции, Австро-Венгрии, Италии, Дании, Норвегии и т. д., притом некоторых в большей пропорции, чем Германии. Немецкий тоннаж увеличился за три года на 89 тысяч тонн, но за это время тоннаж всего флота, прошедшего через Константинополь в Босфор, возрос на 1.263 тысячи тонн (с 15.333.083 в 1907 г. до 16.596.543 тонн в 1909 — 1910 г.г.). Занимая 6-е место в 1908 г., Германия отступает на 7-е место в 1909 г. [1]).

Наконец, если мы возьмем последние данные накануне мировой войны относительно турецкой иностранной торговли по морской и сухопутной границам Оттоманской империи, мы увидим, насколько многие другие страны стояли впереди Германии на турецком рынке, хотя немецкая промышленность и сделала большие успехи в Турции.

Страны.	Импорт 1908 — 1909 в пиастрах.	Экспорт 1908 — 1909 в пиастрах.
Великобритания	941.274.000	518.723.000
Франция	337.057.000	363.360.000
Австро-Венгрия	407.518.000	247.773.000
Италия	245.107.000	100.702.000
Германия	193.567.000	114.997.000
Россия	249.416.000	57.489.000
Египет	116.274.000	165.673.000
Болгария	135.543.000	56.819.000
Румыния	121.211.000	38.379.000
С. Штаты	41.090.000	70.332.000
Бельгия	86.929.000	17.386.000
Голландия	63.380.000	25.135.000
Греция	39.590.000	43.603.000
Сербия	60.279.000	9.872.000
Персия	55.391.000	9.408.000 [2])

[1]) См. доклад французского генерального консула Жильера в «Correspondance d'Orient» 15 августа 1911 («Восточная Корреспонденция»).

[2]) «The Statesman's Year Book 1912» стр. 1293. London 1912 («Ежегодник»).

Цифра английской торговли с Турцией (1.454 миллиона пиастров) превышает немецкую торговлю (308 милл. пиастров) в пять раз, французская (700 милл. пиастров) превышает в $2^1/_3$ раза, австро-венгерская — 655 милл. пиастров — более чем в два раза. Итак, накануне мировой войны Турция не играла особенно важной роли в немецкой иностранной торговле. Главными клиентами индустриальной Германии являлись: Россия, Англия и С. Штаты, затем Австрия, Франция, Бельгия, и Голландия. Оттоманская империя в роли рынка для немецких фабрикатов стояла далеко позади этих стран. Большее значение для Германии имела Оттоманская империя в качестве области приложения немецких капиталов. По последним данным, опубликованным в «Константинопольской Газете», все немецкие капиталы, помещенные в Турции в 1913 г., исчислялись в 1 миллиард 281 миллион франков. По величине капиталов, вложенных в Оттоманскую империю, Германия занимала второе место в ряду других стран и стояла лишь позади Франции, капитал которой, вложенный в турецкие бумаги, оттоманские железные дороги и т. д., определялся в 2 миллиарда 242 миллиона франков.

За период с 1910 по 1914 г. немецкая торговля в Турции значительно двинулась вперед. Приводимая таблица ввоза товаров из различных стран в Турцию дает представление об этих успехах.

	В миллионах фунтов стерл.			
	1910—1911.	1911—1912.	1913—1914.	
Из Великобритании . . .	7,5	8,75	7,9	6,0
» Австро-Венгрии . . .	6,7	6,02	3,8	—
» Франции	3,5	3,5	3,3	3,0
» Германии	3,4	4,5	4,8	—
» России	2,5	2,7	3,6	1,5

Таким образом, за несколько последних лет накануне войны Германия с 4-го места перешла на 2-е. Но не следует переоценивать значение подобных успехов. Все-таки в 1913 г. немецкий ввоз в Турцию составлял всего 20% общего импорта в Турцию пяти главнейших стран, ведших торговлю с последней, и лишь на 1,2 милл. ф. стерлингов превышал русский импорт в Турцию. Само собой разумеется, что от этих успехов до гегемонии на турецком рынке было слишком далеко.

Все приведенные данные, равно как немецкая же статистика за 1899—1914 г.г. о развитии германской торговли с Турцией за последнее пятнадцатилетие, доказывают всякому объективному исследователю всю химеричность пангерманских планов относительно возможности превращения, с помощью Багдадской рельсовой колеи, всей Малой Азии в немецкую колонию, в рынок, где господствовали бы исключительно немецкие фабрикаты. Немецкая промышленность и торговля с Оттоманской империей сильно двинулись вперед за последнее десятилетие, но от этого до гегемонии на малоазиатском рынке слишком далеко. Более того, не подлежит сомнению, что такая гегемония недостижима для Германии. Пока Багдадская дорога не особенно содействовала ввозу именно и предпочтительно немецких товаров на малоазиатские рынки, если не говорить о материалах для железной дороги. Наоборот,

Багдадская дорога дала сильный толчок появлению английских и австрийских товаров во многих пунктах Азиатской Турции, и с этой точки зрения надежды пангерманцев относительно превращения Малой Азии, благодаря немецкой дороге, в специально немецкий рынок ничуть не оправдались. Отрицательное отношение господствующих классов Англии к немецкой линии от Багдада до Персидского залива определялось не страхом Англии потерять рынок в этих областях, исключительно благодаря самому факту появления здесь немецких локомотивов, а опасением, что в случае раздела Оттоманской империи, которого ни Франция, ни Великобритания не желали бы допустить, Германия будет иметь основание требовать себе уступки всех территорий, по которым пройдет немецкая дорога, и что у Великобритании может быть отнят давно облюбованный ею кусок турецкого пирога, именно области Оттоманской империи, прилегающие к Красному морю и Персидскому заливу.

Чтобы успокоить английские опасения, Германия решила пойти на некоторые уступки. 21 марта 1911 г. Германия подписала с Турцией новое соглашение, которое является важным этапом в истории багдадского вопроса.

По первому пункту этого соглашения Германия получила концессию на проведение нового участка от Эль-Элифа до Багдада (600 километров). Этот участок должен быть закончен в пять лет, не считая одного года на выработку плана этого пути. Таким образом, немецкая рельсовая колея должна была дойти до Багдада в 1917 г. Работы должны вестись с двух концов, не только с севера, но и с юга, со стороны Багдада[1]. По второму пункту договора общество Багдадской дороги отказывается от своего исключительного права, полученного 3 марта 1903 г., на проведение участка от Багдада к Персидскому заливу. Зато Германия выговаривает условие, по которому, если турецкое правительство привлечет к сооружению южной ветви иностранные капиталы, оно должно будет предоставить немецкому капиталу в новом участке долю, соответствующую доле наиболее благоприятствуемой державы, но в вознаграждение за эту уступку Англии и Франции, уступку, о великом грандиозном и т. д. значении которой для этих стран столько распространялась немецкая печать, Германия по 3-му пункту конвенции 21 марта 1911 г. получает концессии на соединение магистральной Багдадской линии железнодорожной ветвью с Александреттой и на сооружение порта в этом важном пункте на Средиземном море. И Англия не протестует против этой концессии. Могучая иностранная держава утверждается в Александретте на расстоянии нескольких часов пути от Кипра. Какой шум подобный факт возбудил бы несколько лет перед тем! Теперь же эта решительная победа германской дипломатии прошла почти не замеченной. Только некоторые консервативные английские органы пробовали было поднять вопрос, но их попытки не нашли никакого отклика в Великобритании. Очевидно, что отношение английской бур-

[1]) Первоначальные работы по сооружению дороги со стороны Багдада начались в марте 1912 года.

жуазии к немецкому проекту значительно изменилось за последние годы накануне войны. Практичные англичане сразу поняли, что в данном случае ничего не поделаешь, особенно после того, как Россия в багдадском вопросе со всем оружием и багажом перешла на сторону Германии, а финансовая Франция только о том и помышляла, как бы склонить правительство и всю страну резко изменить свою тактику в багдадском вопросе.

4. Балканские победы и вопрос о Багдадской дороге.

Германия в Анатолии и Месопотамии.—Армянский вопрос.—Германия в Сирии и Палестине.—Малоазийские перспективы.

«Победы балканских союзников закрывают дорогу Австрии к Салоникам и наносят удар германскому влиянию на Балканском полуострове. Но вместе с тем образование на Балканском полуострове сильных государств, умеющих отстаивать свои интересы и стремящихся к новым завоеваниям, кладет конец традиционным русским планам относительно Босфора и Константинополя. Поскольку Салоники не могут уже быть австрийским городом в силу создания новой Греции и необычайного усиления Сербии, постольку Константинополь не может быть русским, Святая София не украсится русским крестом на место полумесяца, именно благодаря усилению той же Греции и образованию новой милитаристической Болгарии с их пробудившимися аппетитами и империалистическими вожделениями к дальнейшим территориальным приобретениям по направлению к Мраморному морю и Царь-граду. Отныне Западная Европа имеет у врат Константинополя, в лице южных балканских государств, часового, который будет более надежным стражем этого города против России, чем многие европейские государства вместе взятые».

Именно благодаря непониманию этого положения, которое мы развивали в 1913 г., Милюков мог увлекаться химерой о завоевании Константинополя Россией с помощью Болгарии.

Балканские победы Болгарии, Сербии и Греции крайне затруднили раздел европейского наследства «больного человека» между первоклассными государствами. Тем с большей силой встал вопрос о разделе Малой Азии и полюбовном разграничении «сфер влияния» в азиатских владениях Турции.

В кабинетах пацифистски настроенных дипломатов, увлеченных идеями Эстурнель де-Констана и т. д. и мечтавших о грабеже и великих территориальных приобретениях, по возможности без большого пролития крови, во всяком случае, без конфликтов между к р у п н ы м и государствами, конфликтов, сопряженных с слишком большим риском, создавались проекты полюбовного разграничения Малой Азии на зоны влияния. Согласно этим «пацифистским» проектам — грабежа без большого пролития крови — Франция должна была получить Бейрутский и Дамасский вилайеты, Италия — значительную часть Смирнского вилайета, Англия — Палестину, Аравию, Германия — вилайеты Аданы,

Ангоры, Конии и т. д., Россия — Армению и т. д. По сообщениям некоторых компетентных французских публицистов, депутатов и т. д., французское министерство иностранных дел нащупывало почву относительно предоставления Франции свободы действий в Сирии в обмен за предоставление России таковой же свободы в Армении, а Германии — в Малой Азии и Месопотамии. Однако, все дипломатические шаги Франции по отношению к России и Германии не привели ни к каким результатам. Ни Россия, ни Германия не желали отказаться от своих притязаний на те или другие области Сирии. Более успешными оказались как будто переговоры с Англией. До декабря 1912 г. Англия не желала отказываться от своих притязаний на Сирию. Наконец, по настоянию французского правительства, Англия согласилась отодвинуть на юг границу своей будущей зоны влияния и фиксировать северную по линии, идущей от порта Акра (С. Жан д'Акра).

Правда некоторые серьезные английские газеты, как, например, «Таймс», решительно оспаривали французские притязания, очевидно находя их чрезмерными, и, более того, уверяли, что заявление французского «Тан» относительно состоявшегося будто бы раздела Сирии по линии С. Жан д'Акра ни на чем не основано, представляя собой сущий вымысел. Было очевидно, что английские империалисты не особенно склонны считаться с французскими «историческими» правами на Сирию. Вероятно, что французские сообщения относительно раздела Сирии являлись попросту «пробным шаром».

Как бы то ни было, война 1914 — 1918 г.г. доказала, насколько утопичны были планы пацифистов, мечтавших о грабежах и великих территориальных приобретениях «мирным путем», без конфликтов между крупными государствами, исключительно путем избиения туземцев.

Накануне войны все государства старались занять новые и укрепить свои старые позиции в Малой Азии. Англия, Франция, Россия не отставали друг от друга. Не дремала, конечно, и германская дипломатия, вложившая столько энергии в дело завоевания Малой Азии. Как только началась балканская война, и турецкие ценности стали падать на парижской бирже, германское правительство сделало попытку скупить все акции Dette Unifiée Ottomane (Объединенного Оттоманского Долга), которые Париж выбрасывал на рынок. Эта махинация, имевшая целью усилить влияние Германии в совете Dette Publique Ottomane (Государственного Оттоманского Долга), была своевременно замечена (см «Эко де Пари», 13 октября 1912); французское правительство приняло меры, которые помешали Германии сыграть с таким важным международным учреждением в Турции, как Dette Publique (Государственный Долг), находившимся накануне войны, главным образом, в руках английских и французских финансистов, ту же скверную штуку, какую сыграл некогда Биконсфильд с Францией, скупив большинство акций Суэцкого канала и вытеснив Францию из этого предприятия. Эта немецкая операция, произведенная в самом начале балканской войны, показала, что германская дипломатия внимательно следит за всеми событиями, разыгрывавшимися в связи с войной, и готовится во всеоружии встретить раздел Оттоман-

ской империи. Через несколько месяцев, в марте 1913 г., когда уже приближалась окончательная ликвидация первой балканской войны, союзница Германии, Австрия, действуя как в своих собственных интересах, так и в интересах германизма вообще, приобрела все свободные акции некоторых балканских железных дорог, имевших большое политическое и торговое значение. Эта ловкая махинация была произведена синдикатом австро-венгерских банкиров, финансовой группой, в которую входят Ротшильд, Земельный Банк, Кредитный Банк, Пештский Венгерский Коммерческий Банк и т. д. Вся операция после долгой подготовительной кампании была закончена и оформлена в один и тот же день, в субботу 29 марта, и, таким образом, в руках австро-венгерского консорциума, действовавшего по поручению венского правительства, очутились 51 тысяча акций двух важных железнодорожных линий: Митровица — Салоники и Салоники — Битоль (Монастырь). Обе железные дороги находились до того в руках турецкой «Компании Восточных Железных Дорог» [1]), весь акционерный капитал которой состоял из 100 тысяч акций. Скупив 51 тысячу акций Восточных Дорог, Австрия сразу захватила в свои руки решительное влияние на пути сообщения, проходившие по территории, занятой в 1913 г. победоносными войсками балканских союзников, и этим самым улучшила как свои собственные шансы, так и шансы своей верной союзницы Германии в борьбе за экономическое, а стало быть, и политическое влияние на Балканах.

* * *

Не ограничиваясь этими ловкими биржевыми операциями, представляющими один из главных методов борьбы современных государств за влияние на Востоке, официальная Германия ни на минуту не забывала и своего важнейшего дела в Турции, именно Багдадской железной дороги. Следует заметить, что австрийские победы на Балканах, все одно — чисто ли экономические, территориальные или попросту дипломатические, служили интересам Германии в Малой Азии. Германская дипломатия рассматривала Австрию как свой авангард в походе на Малую Азию. Германия заинтересована была в том, чтобы Австрия сохранила свое влияние на балканские железные дороги и не допускала введения тарифов, неблагоприятных для немецкого транзита по этому промежуточному пути. С другой стороны, Австрия еще более была заинтересована в благополучном и скорейшем завершении Багдадской дороги, которая откроет всю Малую Азию австрийской промышленности и послужит на пользу именно Австро-Венгрии более, чем какой-либо другой стране.

Несмотря на все тревожные события довоенной эпохи, итало-турецкую и балканскую войны, внутренние неурядицы в Турции, революцию и контр-революцию, смену режимов в Оттоманской империи, отторжение от нее одной области за другой, перспективы окончательного развала

[1]) Главным акционером дорог этих являлся Швейцарский Кредитный Банк (Schweizerische Kreditanstalt).

турецкого государства и т. д. — немецкие инженеры неустанно продолжали работу сооружения Багдадского пути. Чтобы понять, чего достигли немцы в этом отношении, нужно, прежде всего, принять во внимание, что путь, по которому проходит Багдадская дорога, всякого рода географическими и топографическими условиями делится на четыре, так сказать, естественных участка, созданных самой природой: 1) участок от Хайдар-паши, насупротив Константинополя, до горного массива Тавр, 2) участок между двумя горными хребтами, от Тавра до горной цепи Аман, или Алма-Даг, 3) участок от горной цепи Алма-Даг до реки Евфрата и, наконец, 4) участок к востоку от Евфрата до Багдада. Энергичная работа или изыскания велись одновременно на всех участках.

На первом участке, от Хайдар-паши до Тавра, немецкий рельсовый путь пересекает бо́льшую часть Малой Азии на протяжении 1.020 километров до Конии. От Конии до Эрегли немецкие инженеры довольно быстро проложили новую рельсовую колею, но у Эрегли начинаются первые контр-форсы Тавра. Здесь приходится преодолевать необычайные трудности, так что работа, начатая три года тому назад, еще не закончена [1]). По вычислениям немецких инженеров, чтобы пересечь всю горную область Тавра рельсовой колеей, приходится прорезать множество туннелей, общая длина которых превысит 30 километров, и построить до 50 мостов. Накануне войны линия от Эрегли доходила уже до Бургурлу. Отсюда работы велись далее с необычайной активностью. Но это самая трудная часть всей Багдадской линии, и, несомненно, она будет закончена позже других участков.

Второй участок — от Тавра до хребта Аман, или Алма-Дага. Здесь рельсовая колея пересекает равнины Киликии. *Эта область имеет очень важное политическое значение в связи с армянским вопросом:* на севере эта область соприкасается с Арменией, кроме того, она населена многими тысячами армян, утвердившихся в Адане. В виду того, что накануне войны 1914 г. уже начинается борьба между Россией и Германией из-за влияния на турецких армян, железнодорожный участок, пересекающий район Аданы, должен был явиться в руках немецкой дипломатии важным орудием пропаганды немецкого влияния среди армян и укрепления немецкой позиции в этих областях Малой Азии в случае обострения армянского вопроса. Администрация Багдадской дороги охотно принимала на службу армян. Немецкие миссионеры устраивали народные училища в армянских городах и вели пропаганду «Германия превыше всего», доказывая, что только могучая Германия может облегчить положение армянского народа и обеспечить последнему самую широкую автономию, если не полную независимость, какую союзница Германии, Австрия, собирается подарить албанцам.

Так, 17 апреля 1913 г. немецкий посол Вангенгейм был у турецкого министра внутренних дел и обратил его внимание на положение армян в Турции. Посол поставил на вид министру, что если стоящее у власти правительство окажется не в состоянии разрешить армянский вопрос

[1]) Настоящая работа написана автором в течение 1912—1913 гг.

и успокоить армянское население Киликии и Армении, то могут возникнуть весьма тяжелые осложнения, которые угрожают неприкосновенности азиатских владений Турции. Чтобы избежать вмешательства тройственного согласия в малоазиатские дела Турции, Вангенгейм дал совет принять все меры к успокоению населения и прекращению волнений в Сирии, Месопотамии и Армении, отнюдь не прибегая, однако, к репрессиям против христианского населения провинции (курсив мой. *М. П.)*.

Германская дипломатия начала пользоваться армянским вопросом, между прочим, как важным орудием давления на турецкое правительство. Приходилось каждый раз давать Германии очень серьезные железнодорожные и всякого рода другие концессии, чтобы заставить ее проявить уступчивость и мягкость в своих требованиях относительно армянской автономии, улучшения судьбы армянского народа и т. п. Однако, от интереса к армянскому вопросу германская дипломатия не могла отказаться. Немецкая пресса усиленно подчеркивает накануне войны необходимость для Германии обрести все симпатии армянского народа. Как писал в 1913 г. константинопольский корреспондент «Фоссише Цейтунг», армяне являются в Турции единственным политическим элементом, на который Германия может опереться, чтобы развить свои великие экономические интересы в Анатолии. В Берлине незадолго до войны сформировался комитет для защиты турецких армян. Во главе комитета стоял д-р Иоганн Лепциус, организовавший серию рефератов в разных городах Германии об армянском вопросе. Офицер немецкого генерального штаба граф Вестарф писал в «Теглихе Рундшау» статьи, где высказывал свои симпатии турецким армянам. Другие времена, — другие песни! Прежнему индиферентизму германского правительства к судьбе турецких армян не могло уже быть места. По словам «Кёльнише Цейтунг», германское правительство решило при первых же антиармянских беспорядках высадить свои войска в Малой Азии. В мае 1913 г. на якоре у Мерсины стояли три военных немецких судна: Гебен, Гайер и Страсбург. Гебен имел 1.013 человек экипажа, Страсбург — 370 и Гайер — 160. Если мы примем во внимание, что Мерсина находится на расстоянии всего 67 километров от Аданы, что железная дорога, соединяющая эти два пункта, принадлежит немцам, которые через несколько часов после начала осложнений могут доставить свои войска в Адану, то мы поймем, какую роль Германия намеревалась сыграть в армянском вопросе [1]).

---

[1]) 8 мая 1913 г. немецкие газеты опубликовали следующее сообщение: «По полученным в Берлине сведениям, положение в Мерсине, внушавшее несколько недель тому назад некоторые опасения, улучшилось. Можно не бояться беспорядков. Таким образом, нет нужды в высадке немецких матросов». Итак, такая высадка предполагалась и, более того, считалась неизбежной... в случае австро-итальянской высадки в Валоне и Дураццо. Само собой разумеется, как только началась война 1914—1918 г.г. и Турция примкнула к центральным державам, Германия снова вернулась к своей традиционной политике по отношению к армянам и отдала последних на «поток и разграбление» туркам.

Второй участок Багдадской дороги, столь важный в экономическом и политическом отношении, предполагалось закончить в 1913 году. 27 апреля 1912 г. министр общественных работ Джавид-паша освятил в Адане открытие нового железнодорожного участка протяжением в 150 километров. В 1913 г. рельсовая колея останавливается у подножия хребта Алма-Даг. Между тем работы по проложению дороги через Тавр продолжались, несмотря на все технические трудности. Уже открыто для эксплоатации со времени упомянутой даты новых 200 километров рельсового пути.

Третий участок, от хребта Алма-Даг до Евфрата, пересекает область, главным городом которой является Алеппо. 12 декабря 1912 г., через два месяца после начала балканской войны, в Алеппо состоялось освящение нового участка Багдадской дороги протяжением в 215 километров. Эта линия доходит до Евфрата у Джерубулу. Она начинается у восточных склонов Алма-Дага, там, где скоро будет открыт выход из туннеля, пересекающего этот горный массив. Протяжение этого гигантского туннеля равняется, по вычислениям немецких инженеров, 5 километрам.

Открытие этого 3-го участка между Алма-Дагом и Евфратом имеет очень важное значение и облегчает уже теперь сношения с Месопотамией, прежде чем прорытие туннелей через Тавр и Алма-Даг даст возможность установить прямое сообщение между Константинополем и Багдадом.

В 1913 г. были сделаны опыты отправки товара из Бейрута через Алеппо в Багдад с помощью нового пути. В то время как только недавно товар шел до Багдада из Бейрута 17 дней при хорошей погоде, так как от Алеппо приходилось отправлять его с караваном, ныне тот же путь совершится в 8 дней: два дня по железной дороге до Джерубулу и шесть дней речным путем по Евфрату. Лишнее распространяться о значении этой экономии во времени и расходах, экономии, которая уже теперь сказывается в оживлении сношений с Месопотамией.

Четвертый рельсовый участок Багдадской дороги, от Евфрата до Багдада, протянется, приблизительно, на протяжении 1000 километров. В 1913—1914 г.г. вся эта область тщательно изучалась немецким археологом бароном фон-Оппенгеймом. Но немцы и здесь не ограничились одними изысканиями. В июле 1912 г. состоялось освящение первых работ по проложению железнодорожного участка от самого Багдада. К концу мировой войны рельсовая колея от Багдада доходила до местечка Казмейн, в 12 километрах к северу от Багдада. Чтобы ускорить сооружение железной дороги и облегчить транспорт материала, необходимого для постройки рельсовой колеи, немцам пришлось подумать об утилизации речного пути, вдоль которого идет линия будущей дороги, начиная от Моссула до Багдада. Но, как известно, монополия плавания по Тигру и Евфрату принадлежит знаменитой пароходной компании Линча (Euphratis and Tigris Steam Navigation Company). Привлечение этой английской компании, бывшей только недавно противницею багдадского

предприятия, к кооперации с Германией является, несомненно, крупной победой немецкой дипломатии. Договор между компанией Линча и Немецким Банком, творцом Багдадской дороги, был окончательно подписан в сентябре 1912 г. На основании этого договора в Брюсселе было основано Société des transports fluviaux en Orient (Общество Речного Транспорта на Востоке) с капиталом в 2.500.000 франков, разделенным на 5.000 акций по 500 франков каждая. Английская компания и Немецкий Банк подписались каждый на 2.497 акций. Представители обеих групп: с немецкой стороны Гельферих, директор Немецкого Банка, затем Отто Риз и Конрад Бишоф, а с английской Хенри Линч, сэр Никольсон и Ф. Парри, подписались на одну акцию каждый. Капитал распределен таким образом поровну между обеими группами.

Значение этой сделки, подписанной по инициативе покойного германского посла Маршаля фон-Биберштейна и английского финансиста сэра Эрнеста Касселя[1], сразу бросалось в глаза. В свете последующих событий балканской войны, дружных шагов Англии и Германии в опасные моменты балканского кризиса, означенный договор рисовался как первый уже пройденный этап к англо-германской кооперации в турецких делах. То обстоятельство, что Немецкий Банк, эта инициативная и двигательная сила Багдадского железнодорожного предприятия и всех германских начинаний в Турции, явился одной из заинтересованных сторон в договоре об учреждении Société des transports fluviaux (Общество Речного Транспорта), подчеркивало громадное значение упомянутой речной конвенции. С другой стороны, участие в этом договоре с английской стороны фирмы Линча, имеющей такие важные торговые интересы в Месопотамии и Персии, играющей такую колоссальную роль в персидской и малоазиатской политике Англии и опирающейся на содействие крупного синдиката, руководимого Касселем, знаменовало начало содействия английского капитала сооружению Багдадской дороги. Не следует забывать, что именно Линч с особой энергией боролся когда-то против Багдадской дороги и называл ее опорной базой германской гегемонии над Малой Азией. Только незадолго перед тем он указывал на опасное значение отдачи Турцией порта Александретты в германские руки и находил, что Германия этим приобретением, во-первых, получает на Средиземном море важнейший опорный пункт для своего торгового и военного флота, во-вторых, превращает Багдадскую дорогу, упирающуюся иначе в тупик, в мировой путь. Конвенция, подписанная Линчем с Немецким Банком, являлась важным симптомом улучшения англо-германских отношений и прекращения прежней, казалось, непримиримой вражды между влиятельными финансовыми и торгово-промышленными группами обеих стран.

Итак, резюмируя все вышесказанное по поводу Багдадской дороги, мы видим, что из четырех участков этого великого рельсового пути

---

[1]) Эрнест Кассель, директор Египетского Банка и основатель Национального Банка Турции, был, как известно, личным банкиром Эдуарда VII и являлся одним из наиболее важных руководителей английской ближневосточной политики.

два участка, первый и третий, были совершенно закончены накануне войны; во 2-м промежуточном участке, наиболее трудном в техническом отношении, ибо он лежит между двумя горными массивами Тавром и Алма-Дагом, и крайне важном в политическом и экономическом отношениях, так как здесь рельсовая колея проходит через населенные армянами пункты, как Адана, и доходит своими разветвлениями до Александретты, будущего мало-азиатского Гамбурга, было проложено и эксплоатировалось до 200 километров рельсового пути и затем на половину были осуществлены крайне трудные и сложные работы по проложению туннелей через обе горные цепи; таким образом, в 1917 г. весь этот промежуточный участок должен был совершенно быть закончен и сомкнут с первым и третьим участками; наконец, в четвертом участке железнодорожные работы были только начаты, но зато именно на этом последнем участке, соприкасающемся с границами английской «сферы влияния», одержана была великая дипломатическая победа привлечением английского финансового синдиката к сотрудничеству с Немецким Банком. На этом последнем участке не встречается никаких технических трудностей, за исключением работ по сооружению металлического моста через Евфрат длиной в 1.200 метров. Как бы то ни было, в 1913 — 1914 г.г. немецкие инженеры доказывали, что к концу 1917 г. локомотив немецкого поезда, вышедшего со станции Хайдар-паша, насупротив Константинополя, быстро промчавшись через Анатолию, Сирию, Месопотамию, пересекши горные цепи Тавра и Алма-Дага, перелетев через волны великой исторической реки Евфрата, с победным свистом и торжествующим грохотом своих колес врежется под своды грандиозного вокзала, который Немецкий Банк собирался выстроить в древней столице халифов.

По мере проникновения немецкой рельсовой колеи в Малую Азию и Месопотамию, в необычайной мере подымалось германское влияние в этих областях. В Алеппо немецкая колония была немногочисленна в 1911 г. С того момента как этот город превратился в станцию Багдадской дороги, в область стало эмигрировать много немцев; правда, это не земледельцы, а инженеры, предприниматели, коммивояжеры, служащие и т. д. В Алеппо открылась немецкая школа, куда на-ряду с немцами охотно принимались туземцы, здесь уже функционировали немецкие вечерние курсы, где, между прочим, преподавался немецкий язык для турок и армян; открыта в Алеппо и прекрасная немецкая библиотека. Одним словом, немцы пустили в ход все орудия культурного воздействия, чтобы закрепить и усилить свое влияние в области. Открыта была немецкая школа и в Багдаде. Немцы проектировали по окончании Багдадского пути открыть десятки школ, а, может быть, и университет в столице халифов. Не ограничиваясь этими чисто культурными начинаниями, немцы старались содействовать развитию производительных сил в районе Багдадской дороги. Так, в окрестностях Конии произведены были одной немецкой компанией ирригационные работы и засеяны обширные участки земли. Вокруг Аданы та же компания оросила 500.000 гектаров засушливой земли, предназначенной

теперь для культуры хлопчатника. Понятно, от этого было бесконечно далеко до освобождения Германии от американского хлопкового ига, но многое в смысле создания хлопковой культуры в Малой Азии могло быть достигнуто даже в ближайшее время [1]).

Германия не ограничивалась энергичной работой и пусканием своих корней в областях, лежащих по обе стороны Багдадского рельсового пути. Немецкое влияние проникало и в Палестину, где оно хотя и медленно, но постепенно усиливалось. Многие еще не забыли, с какой торжественной помпой Вильгельм II, окруженный пышной и многочисленной свитой, облаченный в театральный, как будто взятый на прокат из какой-нибудь большой оперы костюм [2]), соответствовавший якобы обстановке, высадился 25 октября 1898 г. в Каяффе, как затем вступил в Иерусалим, в каком напыщенном тоне говорил он в ту пору о немецко-турецкой дружбе. Именно в Дамаске 8 ноября 1898 г. Вильгельм II произнес следующие сенсационные слова, которые еще вплоть до начала мировой войны гипнотизировали многих турок и мешали им правильно понимать международную ситуацию и критическое положение Оттоманской империи:

«Преисполненный глубокого волнения при мысли находиться на том месте, где пребывал один из благороднейших государей всех времен, великий султан Саладин, рыцарь без страха и без упрека, который нередко даже своим врагам давал уроки истинного рыцарского духа, я пользуюсь, прежде всего, случаем, чтобы поблагодарить султана Абдул-Гамида за его гостеприимство. Пусть султан и триста миллионов магометан, рассеянных по всей земле и почитающих в нем халифа, будут уверены, что во всякий момент германский император будет их другом» (курсив наш *М. П.*).

Путешествие Вильгельма к святым местам на поклонение гробу господню и все эти напыщенные лицемерные фразы не мало содейство-

---

[1]) О торговле хлопком в Оттоманской империи см., между прочим, «Cotton textile trade in turkish Empire» by W. A. Graham Clark. Senate Documents, Volume 11. Document № 404. Washington 1908 (У. А. Грэхэм Кларк, Торговля хлопком в Турецкой империи). Относительно общих условий малоазиатской торговли см. в том же томе документ за № 82, «Report on trade condition in Asiatic Turkey» by Charles M. Papper, special agent of the Departement of Commerce and Labor (Чарльз М. Пэппер, Доклад об условиях торговли в Азиатской Турции).

[2]) На голове державного коммивояжера красовалась традиционная прусская каска с золотым императорским орлом, но лицо Вильгельма было скрыто большой белой вуалью, спадавшей на плечи. Великолепный белый кирасирский мундир просвечивал сквозь тончайший дамасский бурнус, прозрачный как вуаль и блестевший как золото. На своем чудном белом коне император показывался смертным, как бы окруженный дымкой облаков, и, очевидно, стремился произвести впечатление полу-человека, полу-бога. Немецкая пресса в свое время не мало столбцов посвятила описанию этого царственного одеяния. Французский писатель Этьен Лами в своей любопытной, хотя уже устаревшей книге «La France du Lévant» (Франция Леванта) подробно распространяется о том эффекте, который на воображение впечатлительных азиатов производило это «белое видение на белом коне».

вали укреплению немецкого политического и экономического влияния как во всей Оттоманской империи, так отчасти в Сирии и Палестине. Во время визита Вильгельма II в 1898 г. в Сирии существовали четыре немецкие земледельческие колонии: в Каяффе, в Яффе, в Сароне и в Рефаиме. Сейчас после отъезда Вильгельма II из Палестины здесь образовалась пятая немецкая колония Вильгельмина. По последним немецким сведениям накануне мировой войны немецкая колония в Сароне имела 300 гектаров обработанной полевой земли, 150 гектаров виноградников, 24 гектара апельсиновых деревьев, 72 лошади, 260 коров, 90 свиней; немецкая колония в Каяффе, насчитывавшая 100 семейств, имела 150 гектаров обработанной полевой земли, 64 лошади, 216 коров, 112 овец, 54 козы и т. д. Нельзя без усмешки читать тщательный подсчет количества свиней, коз, коров в каждой немецкой колонии. Очевидно, с точки зрения патриотической немецкой печати, любая безобидная немецкая овца или корова в Палестине и Сирии заслуживала самого большого внимания со стороны «фатерлянда» (отчизны): она оправдывала одним своим скромным существованием колоссальные расходы на армию и флот и служила в руках Германии ценным залогом при предъявлении немецких прав и на Сирию. В Германии и даже в Немецкой Швейцарии появлялись многочисленные издания, знакомящие немецкую публику с германскими победами в Сирии. Юлиус Лойтфед писал нам об этом в «Zeitschrift des Kyffhäuserverbandes der Vereine Deutscher Studenten» («Журнал Кифгеузерского союза ферейнов немецких студентов»). Ганс Бруггер написал целый том о немецких колониях в Палестине, об их возникновении и развитии: «Die deutschen Siedelungen in Palästina, ihre Vorgeschichte, Gründung und Entwicklung» («Немецкие колонии в Палестине»); профессор О. Варбург в пятом выпуске «Schriften der Deutsch-Asiatischen Gesellschaft» («Труды Немецко-Азиатского Общества») изучает колонизационное и экономическое значение Сирии (Syrien als Wirtschafts- und Kolonisations Gebiet — Сирия, как хозяйственная и колонизационная область); доктор В. Швебель изучает дороги, деревни, все жилые помещения, источники, воды, колодцы, базары и т. д. Галилеи в своей работе «Die Verkehrswege und die Ansiedelungen Galileas» («Пути сообщения и колонии Галилеи»), книге, которая, по словам одного швейцарского рецензента, написана как будто для прусского генерала, которому нужно разместить свои войска в Галилее.

В самой Палестине стал выходить в 1912 г. новый еженедельный немецкий журнал «Иерусалимская Неделя», являвшийся органом колоний немецких «тамплиеров» в Иерусалиме, Каяффе, Яффе и Вифлееме. После константинопольского «Османского Ллойда» «Иерусалимская Неделя» является вторым немецким органом в Оттоманской империи. Но немцы не ограничиваются созданием новых органов печати. Было решено открыть в Каяффе немецкое коммерческое училище.

Это мирное немецкое нашествие стало даже тревожить накануне войны турок. В 1907 г., например, «Общество для содействия немецкой колонизации в Палестине» ссудило 150 тысяч марок «Каяффским тамплиерам» для покупки в собственность деревни Вифлеем. Общество

полагало, что благодаря содействию немецкой дипломатии и взяткам удастся обойти турецкий закон, запрещающий анонимным обществам приобретать земельную собственность. Предполагали обойти затруднение, записав приобретенную землю на имя президента немецкого общества. Но так как много европейцев применили уже эту уловку, турецкое правительство приняло соответствующие меры против нее. Несмотря на все настояния германского правительства и взятки высшим чиновникам, колонизационному немецкому обществу не удалось добиться своего. Турецкое правительство прекрасно понимало, что первая уступка в этом отношении немцам повела бы к тому, что скоро вся поземельная собственность Оттоманской империи очутилась бы в руках «Немецкого Банка», «Австрийского Поземельного Банка», «Лионского Кредита» и других хищнических финансовых учреждений.

Заметим, что согласно немецким же документам, подлинным или апокрифическим, колонизационные немецкие планы относительно Анатолии, Месопотамии и Палестины пугали даже верного друга Вильгельма II, именно султана Абдул-Гамида, несмотря на то, что заветной мечтой последнего было достижение союза с Германией.

Вот что пишет о немецких планах Абдул-Гамид в своих мемуарах, опубликованных в известном журнале «Nord und Süd» («Север и Юг»).

«Теперь как раз настало время снова оказать сопротивление немецкому влиянию. Мы должны дать понять грансеньеру германскому послу Маршалю фон-Биберштейну, что он и германская политика не внушают нам доверия. По плану германского императора, как мне сообщает мой посол из Берлина, часть Малой Азии должна войти в сферу германского влияния. Что же, против промышленного оживления в Анатолии при содействии немцев я, конечно, ничего не могу возразить, но германские газеты требуют уже заселения немцами полосы территории вдоль Багдадской железной дороги. Что воображают эти газетчики? Не думают ли они, что мы отдадим германским колонистам страны, которые наши предки купили ценой стольких жертв и усилий? К сожалению, мы упустили время и позволили чужому элементу вторгнуться к нам: в этом все наше несчастье. Но в Анатолии мы хотим и должны остаться одни. Слава Аллаху, что у нас осталось, по крайней мере, это последнее убежище для наших единоверцев и единоплеменников, которых теснят со всех сторон».

Насколько многие немцы начинают накануне войны интересоваться Палестиной, видно хотя бы из статьи Марбургского профессора Бланкенгорна, напечатанной в «Кёльнише Цейтунг» 16 марта 1913 г. Профессор упрекает немецкую дипломатию в том, что она дала загипнотизировать себя Малой Азией и Багдадской дорогой и забыла, что существует другая область, где Германия имеет более важные интересы, чем в Анатолии, — именно Палестина. По уверениям Бланкенгорна, очевидно тенденциозным, немецкий язык — самый распространенный в Палестине после турецкого, арабского и еврейского, немецкие земледельческие колонии крайне многочисленны и процветают, интересы Германии в Палестине более важны, чем интересы других стран. Пусть

Палестина, — заключает Бланкенгорн, — остается в руках Турции и не достается ни одной из великих держав. Но если последнее должно произойти, ни одна страна не имеет таких прав на Палестину, как Германия, хотя бы в силу многочисленных немецких колоний, процветающих в этой стране. Палестина должна остаться в руках турок или перейти к Германии; Яффа и Каяффа в случае раздела Турции должны быть немецкими, точно так же, как Александретта.

Однако, нельзя не видеть, что немецкие успехи в Палестине были сильно раздуты. Если даже подсчитать число всех коров, свиней, овец, лошадей и т. д., которыми немецкие колонисты владеют в Палестине, получится не особенно внушительная цифра, но, при первом же взгляде на карту уже законченных и сооружаемых турецких дорог, невозможно не заметить, что Германия имела прочную базу для усиления в недалеком будущем своего экономического, а стало быть, и политического влияния в Палестине. В самом деле, ведь все сирийские дороги смыкаются с Багдадским рельсовым путем и представляют как бы его продолжение и разветвление. Уже до окончания мировой войны, когда Багдадская колея еще не была закончена, товары из Бейрута, Дамаска начинали тянуться по направлению к станциям Багдадской дороги — Алеппо, Джерубулу и т. д. Несомненно, что в будущем все сирийские дороги явятся как бы подъездными путями к магистральной Багдадской линии. Излишне распространяться о значении этого факта. Очевидно было, что если Малая Азия будет разделена по соглашению между великими державами на зоны влияния, особенно велико будет значение именно немецкой зоны.

* * *

Итак, отвергая все преувеличения немецкой печати, мы все же видим, что империалистическая Германия имела великие промышленные и политические интересы в Малой Азии. «Интересы эти, — писали мы в 1913 г., — настолько реальны, настолько важны, настолько связаны со всей внешней политикой капиталистической Германии в течение последних десятилетий, что с ними не могут не сообразжаться правительства сильнейших европейских государств. Попытка со стороны одной какой-либо державы или группы держав начать раздел Малой Азии, не считаясь с германскими интересами в этих областях, могла бы вызвать войну, перед последствиями которой побледнели бы все подобные катастрофы минувших веков». Именно, раздувая слух о якобы совершившемся уже разделе Малой Азии на сферы влияния между державами Тройственного согласия, помимо Германии и в ущерб ей[1]), немецкая

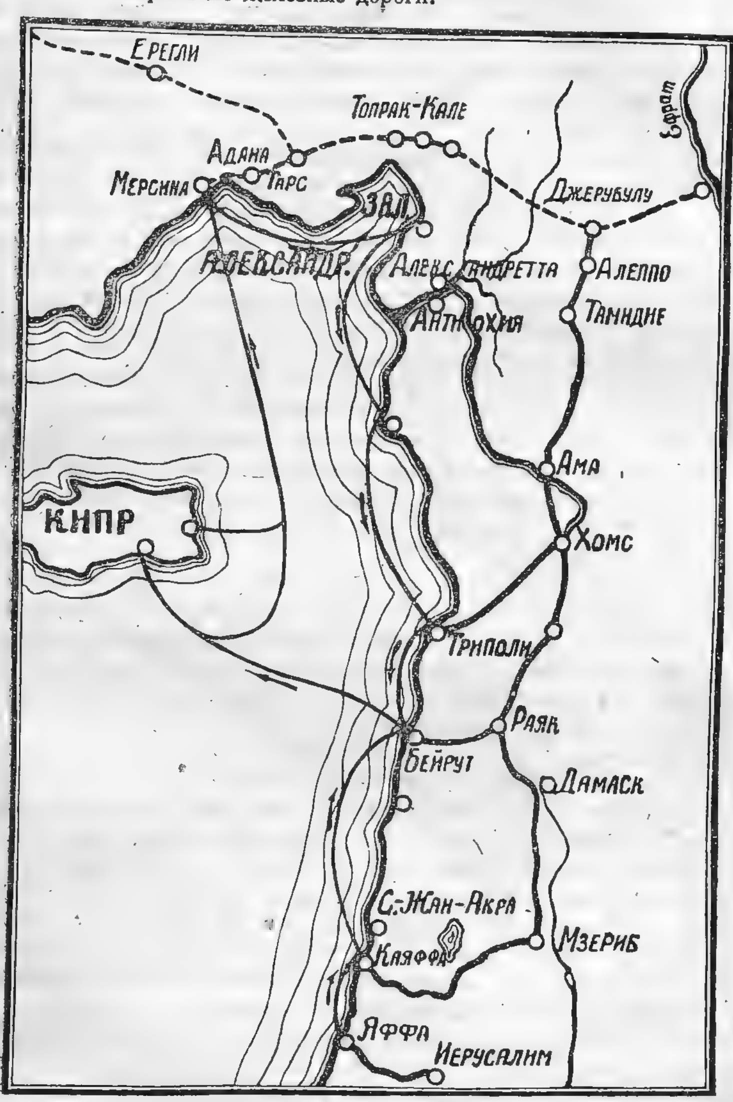
---

[1]) О тайном проекте раздела Малой Азии между Россией, Англией и Францией распространялся, между прочим, в 1913 г. в «Кёльнише Цейтунг» упомянутый профессор Бланкенгорн, убеждая своих соотечественников не допускать осуществления этого проекта.

Карта морских и железнодорожных путей Анатолии и Сирии.

- - - - - - - - - 2-й и 3-й участки Багдадской дороги: Эрегли, Адана, Джерубулу, с разветвлениями: Мерсина, Александретта, Алеппо.

———————— Сирийские железные дороги.



дипломатия и заинтересованные в дальнейших вооружениях правящие круги империи сумели взбудоражить всю немецкую буржуазию и добиться ее сочувствия колоссальному, беспримерному в военной истории последнего времени усилению германской армии сразу на четверть ее нормальной величины, а военных расходов сразу более, чем на миллиард марок. Как известно, на заседании рейхстага 15 (28) января 1913 г. лидер национал-либеральной партии Бассерман поставил имперскому канцлеру вопрос о справедливости слухов по поводу приписываемых державам Тройственного согласия проектов насчет раздела Малой Азии.

На другой день 16 (29) января германский посол в Константинополе Вангенгейм на парадном обеде в немецком клубе Тевтония по случаю дня рождения Вильгельма II, как бы отвечая на слухи, тревожившие германских патриотов, заявил, что ни в настоящем времени, ни в будущем Германия не допустит каких-либо покушений на Анатолию, где у нее имеются жизненные интересы и сказал, между прочим, следующее:

«Германия никогда не позволит России оказать давление на Турцию. Об этом было бы наивно и думать. Для того, чтобы предоставить свободу действий кабинету Сазонова, Германия никогда не подумает принести в жертву свои жизненные интересы в Анатолии. Ни сейчас, ни в будущем мы никому не позволим наложить руки на Анатолию».

Торжественное провозглашение германским послом в Константинополе принципа неприкосновенности Малой Азии произвело огромное впечатление на турецкое общество. Но какое значение можно было придавать подобным заявлениям? Понятно, что очень ограниченное. Именно державы Тройственного союза начали раздел возрождавшейся Оттоманской империи: Австрия — аннексией Боснии и Герцеговины, Италия — нападением на Триполи, и было бы наивно думать, что Германия пожертвует костями померанских гренадеров попросту для того, чтобы помешать России овладеть Арменией, а Англии — Аравией. Германская печать с достаточной ясностью разъяснила смысл угроз Вангенгейма.

Вот что писала в связи с речью немецкого посла «Дейче Тагесцейтунг» по поводу проектов, приписывавшихся России:

«Если Россия приведет в исполнение свою угрозу и двинет войска в Армению, она этим самым создаст новую ситуацию и вызовет соответствующие действия со стороны других государств... Тройственный союз будет препятствовать окончательной ликвидации Турции, пока последняя будет оставаться жизненным государством, но если спасение ее окажется невозможным, Тройственный союз постарается оградить свои интересы».

Но с особой категоричностью и выпуклостью немецкая точка зрения формулирована в «Последних Берлинских Новостях»:

«Может быть, младотурки, эти герои турецкой свободы, думают, что Германия и ее союзники подымутся против Тройственного согласия, чтобы спасти Турцию. Это, по нашему мнению, ни на чем не основанная надежда. Конечно, мы постараемся продлить существование Азиатской Турции, насколько лишь это будет возможно, но мы не пожертвуем собой во имя охраны турецкого государства.

«Если Азиатская Турция сделается когда-нибудь причиной Европейской войны, случится это не потому, что Германия пожелала бы помешать разрушению Оттоманской империи, а только потому, что Германия не может допустить, чтобы ее устранили от участия в новом разделе земного шара. Однако, понятно, что сама Турция от такой войны ничего выиграть не может».

Граф Ревентлов в пангерманском «Дейче Тагесцейтунг», «Пост», орган свободных консерваторов, «Цейт ам Миттаг», очень распространенный демократический орган, — все в номерах от 29 января писали в том же духе. Одним словом, как формулировал орган Бассермана и партии национал-либералов, «Магдебургер Цейтунг», от того же 29 января 1913 г., раздел Малой Азии против воли или помимо участия Германии не будет допущен». Впрочем, надо прибавить, что германский посол Вангенгейм в последующих заявлениях турецкому правительству не постеснялся поставить точки на i. Так, 8 мая того же года германский посол угрожающе заявил великому визирю, что если в результате анти-армянских беспорядков последует оккупация той или другой части Малой Азии войсками какого-либо иностранного государства, Германия немедленно примет меры для охраны своих интересов и займет своими военными отрядами все те округа, по которым проходит анатолийская дорога.

Немецкие публицисты, некоторые немецкие дипломаты с грубой откровенностью, представлявшей резкий контраст с туманными фразами дипломатов и «политиков» других стран, формулировали сущность германской программы по отношению к малоазиатскому вопросу. Если бы руководящие слои турецкого общества могли понять смысл надвигающихся событий, они должны были бы увидеть, насколько бесплодно при данных условиях ломание головы над разрешением вопроса о том, по направлению какой из двух групп европейских держав должна ориентировать Турция курс своей внешней политики, чтобы сохранить свою азиатскую империю.

Несомненно, что Германия была заинтересована в продлении существования Азиатской Турции. Разве не был выгоден для Немецкого Банка тот факт, что доходы, получаемые от провинций, лежащих совершенно в стороне от района Багдадской линии, тем не менее шли на обеспечение километрической гарантии этого железнодорожного пути. Но только из-за принципа сохранения территориальной неприкосновенности Малой Азии Германия не намерена была воевать. «Другое дело, если кто-либо попробует наложить свои руки на Анатолию и вообще азиатские области, прорезанные немецким рельсовым путем. Тогда Германия не остановится перед тем, чтобы с оружием в руках отстаивать свои права на турецкое наследство. В качестве могучей империалистической державы Германия выступила на арену мировой истории слишком поздно, когда все лучшие места на солнце оказались занятыми другими более счастливыми государствами: Англией, Россией, Францией, Голландией и т. д. Не грустно и не смешно ли, — говорят немецкие

патриоты, — что какая-нибудь Португалия или Бельгия имеют более ценные колониальные владения, чем такая первоклассная военная и промышленная держава, как Германия. При таких условиях отказ от своих прав на часть Малой Азии равносилен-де для Германии моральному самоубийству, признанию бесцельности и бессмысленности всех усилий, которые в течение последних десятилетий делались германским правительством и германской дипломатией для поддержания престижа страны, признанию бесплодности всех колоссальных затрат на никому ненужные армию и флот, которые более сорока лет готовились к бою и держали свой порох сухим только для того, чтобы позорно отдать ненасытным хищникам — России, Франции, Англии — территории, куда Германия вложила столько миллионов марок, столько энергии и упорного труда. Вот идеи, которые в течение дальнейших месяцев пропагандировались во всей германской печати за исключением органов социал-демократической печати. С того момента, как в связи с Балканской войной усилилась русская агитация в Армении, французская в Сирии и английская в Аравии, буквально не проходило дня, чтобы один, другой десяток немецких газет не затронули вопроса о русских интригах, о французских кознях, об английских поползновениях в Малой Азии, о перспективах окончательного крушения Оттоманской империи. Неудивительно, что все немецкое крестьянство, вся мелкая, крупная буржуазия, вся бюрократия и военщина, одним словом, все слои и классы германской нации, за исключением некоторых слоев пролетариата, мечтавшего о внутренних победах, а не внешних завоеваниях, прониклись убеждением, что Германия снова стоит на поворотном пункте своей истории, и что поэтому страна должна поставить, в случае нужды, все на карту, лишь бы отстоять завоеванные позиции в Малой Азии и этим сохранить свою роль как мировой державы». Эти строки, написанные нами в 1913 г., с достаточной ясностью показывают, какую остроту накануне войны приобрел вопрос о Багдадской дороге.

5. Мировое значение Багдадской дороги. Долина Тигра и Евфрата.

Все, кому приходится оценивать значение Багдадского пути и великие экономические перспективы, которые открывает эта дорога, останавливают, прежде всего, свое внимание на Месопотамии. При взгляде на нашу карту мы видим, что уже на небольшом сравнительно расстоянии от побережья Средиземного моря, у Джерубулу, Багдадская дорога пресекает Евфрат и врезывается в «страну рек», иначе говоря—древнюю Месопотамию («Междуречие»). Эта область, лежащая между Евфратом и Тигром, представляет собой как бы созданную из одного цельного куска равнину в 400.000 кв. километров. Путешественник, всматривающийся в горизонт с вершины возвышенной башни, может здесь констатировать сферичность и округлость земного шара. Подобно тому как Египет является созданием Нила и обязан своим плодородием разливам этой реки, Месопотамия считается «даром» Тигра и Евфрата, которые пересекают эту область на всем ее протяжении с северо-запада

на юго-восток и оплодотворяют ее своими регулярными разливами. Евфрат берет свое начало в Верхней Армении, в 36 верстах к северу от Эрзерума, и течет к юго-востоку на протяжении 2.769 километров; Тигр начинается у армянского Тавра. Расстояние, которое отделяет его от истоков Евфрата, равняется в этом пункте всего 20 километрам. У Корны Тигр сливается с Евфратом и течет до Персидского залива под именем Шат-эль-Араба.

Тигр разливается в феврале и марте. Евфрат выходит из берегов в апреле, мае, июне, июле и августе. Эти систематические разливы с их наносами делают почву Месопотамии настолько плодородной, что в этом отношении с ней не может сравниться ни одна область на земном шаре.

Начиная с более южных границ и подымаясь в северном направлении, мы повсюду вплоть до возвышенностей у Моссула на Тигре находим, на-ряду с самыми разнообразными злаковыми растениями, тутовые и оливковые деревья, а до Бириджира на Евфрате — финиковые. Хлопчатник встречается к северу до Диарбекира. Сахарный тростник виден почти повсюду.

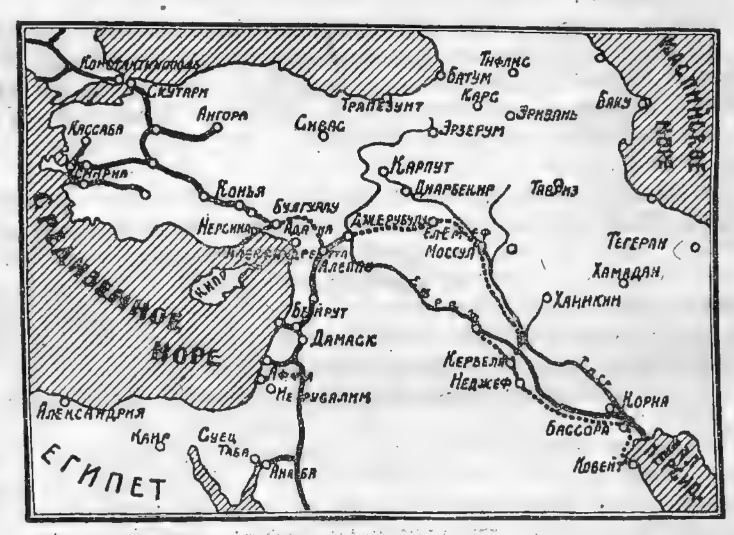
Именно в одном из пунктов этой удивительной области находился когда-то, согласно преданию, земной рай, здесь, на этих плодородных равнинах, сменялись одна за другой империи, которые господствовали над миром своим могуществом и своей цивилизацией. Египет фараонов со всеми своими храмами, пирамидами и т. д. бледнеет по своему богатству перед Вавилонией эпохи ассирийцев, мидян, персов и арабов. Безграничные развалины, сохранившиеся до сих пор, напоминают о блеске каждой из этих эпох, об исчезнувших великих городах: Сузах, Ниневии, Вавилоне и т. д.

Если верить греческим историкам, Дарий и Ксеркс командовали миллионом солдат и были в состоянии кормить эту чудовищную армию в течение целого года. Но допустим, что греческие историки сильно преувеличили. Все же при старых путях сообщения, при отсутствии удобных способов передвижения, только чрезвычайно богатая страна, обладающая фантастическими рессурсами, могла бы в условиях этой эпохи обеспечить провиантом в течение года стотысячную или двухсоттысячную армию. И Месопотамия была такой страной.

Во времена Гарун-Аль-Рашида Багдад, этот город, лежавший на пересечении оживленнейших торговых путей из Ирана, Месопотамии, Аравии и Сирии, насчитывал более 1.000.000 жителей. Географы арабские описывали его 24.000 улиц, его 150 каналов, 240.000 домов, 4.000 мельниц, столько же общественных бань. Ныне древняя столица Гарун-Аль-Рашида насчитывает всего 120.000 жителей; Бассора имела 300.000 душ, теперь это — большая деревня с 18.000 жителей. Подобная же участь постигла Моссул, Диарбекир и другие города, о величии и процветании которых говорят нам древние писатели и сохранившиеся до сих пор памятники.

Месопотамия была покрыта каналами, из которых иные имели 900 километров в длину. Этим каналам Месопотамия была обязана своим

плодородием и богатством. Аббасидские халифы делали все возможное, чтобы восстановить ассирийские работы, разрушенные в эпоху анархии при Александре Македонском и затем во время господства римлян. С того момента как турки утвердились в Багдаде, в конце IX века, отсутствие спокойствия в крае, разбойничество, гражданские войны, вторжение монголов и татар, грабежи правительственных чиновников окончательно разорили страну, которая похожа теперь на пустыню. После тысячелетия подобного режима Вавилония превратилась в то, что мы видим теперь, — в нищую, разоренную страну, покрытую развалинами, где под каждой травкой скрывается какой-нибудь ядовитый гад, изрезанную



Багдадская дорога в 1914 г.

Закопченные линии.
Строющаяся и проектируемая линия.

зловонными болотами. Понятно, почему эта богатейшая по своим природным дарам область света почти лишена населения. Только двадцатая часть земель, удобных для культуры, обрабатывается здесь, да и то самым примитивным образом.

И тем не менее Месопотамия и при данных обстоятельствах поражает своим плодородием. Вилайет Бассоры доставляет каждый год 3 миллиарда килограммов пшеницы, овса, маиса, бобов. Производство Багдадской провинции равняется 2 милилардам килограммов, Моссул и Диарбекир доставляют миллионы гектолитров. Но только четверть этого урожая экспортируется, остальная часть или потребляется на месте, или гниет и попросту сжигается за недостатком удобных путей сообщения.

Минеральные богатства этой области также значительны [1]). У Диарбекира и Арганы находятся богатые залежи медной руды, серебро встречается у Диабекира, золото у Моссула, могучие источники нефти у Багдада. Громадные залежи соли в Багдадском вилайете уже теперь доставляют 4.500.000 килограммов ежегодно. Область богата также целебными минеральными источниками, которые посещаются больными арабами и персами. После всего этого неудивительно, что немецкий ориенталист доктор Спрингер с такой энергией призывал своих соотечественников обратить самое серьезное внимание на эту часть Малой Азии. В своей брошюре (1886) — «Вавилония, самая богатая страна на земном шаре в прошлом и лучшая область для колонизации в настоящем» — Спрингер говорит, между прочим, следующее: «Изо всех областей земного шара нет более пригодной для колонизации, чем Сирия и Месопотамия... Это единственная территория, еще не захваченная какой-либо великой державой... Если Германия не пропустит удобного случая и воспользуется им, раньше чем казаки протянут свои руки сюда, Германия при разделе мира получит лучшую долю». Через 9 лет пангерманский орган «Алдейче Блеттер» писал: «Немецкие интересы требуют, чтобы Малая Азия была отдана под германский протекторат... Должен быть создан султанат в этой немецкой сфере, с гарантией самой полной автономии для населения».

Итак, несомненно, что экономические перспективы Багдадской дороги грандиозны. Как только младотурки очутились у власти, они обратили свое внимание на Месопотамию. Был вотирован кредит на оросительные работы в Месопотамии, и таким образом был сделан первый шаг к осуществлению грандиознейшего предприятия. Разработка плана орошения Месопотамии, создания здесь каналов и шлюзов была поручена известному английскому инженеру Вилькоксу, написавшему еще в 1905 г. специальную монографию по этому вопросу [2]). В рапорте турецкому правительству Вилькокс высчитывает, что вся система орошения Месопотамии будет стоить 180.000.000 фр. и что все работы могут быть выполнены в 12 лет. Зато у пустыни будет вырвано около 5.000.000 гектаров земли и они будут давать 100 миллионов дохода. В заседании Лондонского Географического Общества Вилькокс картинно назвал Месопотамию «Иоганнесбургом ирригации». Здесь-де зарыты в земле $4^1/_2$ миллиарда, и нужно только порыть,

---

[1]) Нужно заметить, что вообще подпочва Малой Азии богата ценными минералами. По словам одного австрийского инженера, разумная эксплоатация подпочвенных богатств одного только Смирнского вилайета дала бы возможность Турции в самое короткое время выплатить все ее государственные долги. «Les richesses minières de la Turquie d'Asie». — См. «Correspondance d'Orient». 15 mars 1912 («Ископаемые богатства Азиатской Турции [«Корреспонденция Востока»]).

[2]) W. Willcocks, «The irrigation of Mesopotamia», Caire 1905 (Вилькокс, Орошение Месопотамии).

чтоб извлечь их. Но иоганнесбургское золото извлекается из земли один раз, а здесь можно его получать ежегодно. Может быть, Вилькокс не только великий инженер, но и поэт. Может быть, работы будут стоить гораздо дороже, а закончить их можно будет не раньше, чем через 20 или 30 лет; во всяком случае, Месопотамия — страна великого будущего. К несчастью, внутренние неурядицы, вызываемые неспособностью младотурок разрешить национальный вопрос и интригами европейских держав, мировая война и т. д. — все это мешало младотуркам успешно работать над осуществлением той великой задачи экономического и культурного преобразования Оттоманской империи, которую они преследовали с известной энергией. В частности Вилькоксу пришлось оставить Месопотамию и прекратить свои изыскания. В отличие от Пресселя, который преследовал исключительно задачи возрождения Турции, Вилькокс желал служить двум богам. Он был агентом Англии, окружил себя под видом инженеров многими английскими офицерами, и на деньги, получаемые от турецкого правительства, вел интриги среди арабов. Таково уже роковое несчастье Турции, как всякой полу-колониальной страны, что всякий иностранец, которого она приглашала, прежде всего вступал в тайные сношения со своим собственным правительством и затем начинал действовать по указке последнего. «В настоящее время младотурки подумывают о том, чтобы для продолжения строительных работ в Месопотамии обратиться к французским концессионерам. Это будет сопряжено с меньшим риском для Оттоманской империи» — писали мы накануне войны.

Однако, следует оговориться, что естественные богатства Месопотамии сильно преувеличивались. Рорбах и Спрингер утверждали недавно, будто северная Месопотамия и «савад» (вавилонский чернозем) в состоянии давать ежегодно до десяти миллионов тонн пшеницы. Спрингер определял площадь чернозема в 24 миллиона гектаров, затем эта цифра постепенно уменьшалась другими исследователями до 12 милл., 6 милл. и, наконец, до $2^1/_2$ милл. гектаров.

Многие немецкие путешественники предвидели возможность создания и блестящего развития хлопковой культуры в Малой Азии и свержения, таким образом, гегемонии С. Штатов на мировом хлопковом рынке. По статистике 1907 — 1908 г., С. Штаты вырабатывают более $176^1/_2$ миллионов пудов хлопка, т. е. $69^1/_2$% мирового количества этого продукта. За Америкой идет Ост-Индия (16%), Египет ($6^1/_2$%), Россия (3%). Таким образом, все человечество в производстве такого важного предмета, как одежда, находится в зависимости от С. Штатов. Понятно, что немецким фабрикантам очень хотелось освободиться от американского хлопкового ига. Однако, уже из русского опыта в Туркестане известно, с какими трудностями и затратами соединена культура хлопчатника. Американцам, при всей их энергии и быстроте в работе, дешевизне машин, громадному количеству опытных рабочих и блестящих инженеров, понадобилось около 20 лет и 250 милл. рублей, чтобы создать в засушливых районах Америки орошенную площадь в 3 миллиона десятин, пригодную для разведения

хлопка в количестве, добываемом ныне в Русском Туркестане. Стало быть, нам, русским, при нашей неподготовленности как технической, так и экономической, понадобилось бы лет 40 — 50 и около $^1/_2$ миллиарда рублей, чтобы оросить еще около 3 миллионов десятин и получить еще столько хлопка, сколько мы имеем теперь. Это, по словам «Торгово-промышленной Газеты», официального органа бывшего министерства финансов, дало бы России возможность освободиться вполне от необходимости ввозить американское волокно, предполагая, конечно, что спрос русских фабрик на хлопок не увеличивается. Уже из этих данных очевидно, что надежды некоторых германских прожектеров освободить немецкую промышленность с помощью хлопковых плантаций в Месопотамии от необходимости платить дань С. Штатам представляют собой сущую фантазию. Понадобились бы десятилетия упорного труда, упрочившегося внутреннего порядка в Малой Азии и миллиарды франков, чтобы создать в Турции условия, благоприятные для развития хлопкового хозяйства в масштабе, необходимом для удовлетворения потребности немецких фабрик в волокне. Нужно было бы восстановить старинные ирригационные каналы, существовавшие во времена халифов, осушить безграничные болота, насадить леса на горах, одним словом, создать заново весь край. Экономическое возрождение Малой Азии представляет собой факт вполне возможный, во всяком случае, это — дело отдаленного будущего. Однако, если возрождение Малой Азии в области земледельческого хозяйства сопряжено с большими трудностями и колоссальными затратами, иначе приходится судить о перспективах индустриального развития этих областей. Несомненно, что Багдадская дорога с ее разветвлениями даст могучий толчок эксплоатации минеральных богатств Малой Азии, развитию здесь нефтяной промышленности, горного дела и т. д. Но и в этом отношении «капитуляции», невозможность заключать свободно торговые договоры, полная экономическая зависимость от хищнического европейского капитала, нежелание европейских правительств отказаться от своих привилегий в Турции сильно тормозили развитие производительных сил Малой Азии. Как бы то ни было, Малая Азия хотя и медленно, но все же неудержимо вовлекается в процесс развития капиталистического хозяйства. Накануне войны, помимо европейских капиталистов, и американские стремились утвердиться в этих областях. Так, представители северо-американского керосинового синдиката вели с турецким правительством переговоры о концессии на монополии керосина и спичек. С согласия Оттоманского правительства американский синдикат получил исключительную концессию на устройство керосинового резервуара в местечке Чебукли. По сообщениями «Речи» (21 апреля 1913 г.), представители русского керосинового экспорта предприняли перед нашим посольством в Константинополе шаги, направленные против проектируемой монополии.

*

6. Раздел Малой Азии. Война 1914 — 1918 г.г. Вопрос о Палестине во время и после мировой войны.

Уже накануне мировой войны, в первом издании этой работы («Великие железнодорожные и морские пути будущего». С.-Петербург, 1913, см. стр. 89 — 93), мы писали о Багдадском пути следующее:

«Если мы перейдем к рассмотрению вопроса о значении Багдадской дороги с точки зрения тех надежд, которые связали с ней пангерманцы и вообще немецкие прожектеры, мы не можем не видеть, что реальная действительность разбила многие наивные иллюзии, если не говорить уже о том сознательном блёфе, которого было не мало во всех этих писаниях о великом германском проекте. Не подлежат сомнению следующие положения:

«1) Багдадская дорога является предприятием с финансовой точки зрения маловыгодным и сама по себе не окупает расходов. По самому минимальному расчету (см. вычисления Рея, директора Салонико-Константинопольской дороги) средняя стоимость сооружения одного километра пути обходится в Азиатской Турции в 200.000 фр. Считая всякого рода накладные расходы, оказывается, что Багдадская дорога обойдется самое меньшее в 800 — 900 милл. фр. А сколько времени протечет, пока области, по которым пройдет дорога, оживятся настолько, что последняя в состоянии будет окупать себя! Горячий партизан багдадского проекта, пресловутый Рорбах высчитал, что в недалеком будущем каждый километр дороги будет давать 4.000 фр. прибыли. Для 3.400 километров получим 13.600.000 фр. Ничтожная сумма для капитала в 800 — 900 миллионов фр.! Итак, Багдадская дорога еще долго не в состоянии будет развиваться и функционировать без солидной километрической гарантии. Накануне мировой войны турецкое правительство выплачивало ежегодно немецкой компании 600.000 ливров, при чем высчитывалось, что когда линия будет закончена, эта сумма дойдет — на уплату только одной километрической гарантии—до 35.000.000 фр., не считая других выговоренных немцами гарантий, как то: на материал, скорые поезда и т. д.

«2) Багдадская дорога не поможет колонизации Малой Азии немецким элементом. Немецкий эмигрант не пойдет в Анатолию. Рыба ищет где глубже, человек—где лучше. Немецкий рабочий пойдет, в крайности, во Францию, в Канаду, Америку, где условия приложения труда лучше, чем в самой Германии, но не потянется в малокультурные турецкие области, где ему придется конкурировать с итальянскими и турецкими рабочими. Что касается былых фантастических проектов заселения Анатолии и Месопотамии померанскими и вюртембергскими крестьянами, следует отметить, помимо всего прочего, что Оттоманское правительство не обнаруживало никакого желания итти навстречу колонизационным пангерманским планам, и в этом отношении до войны все усилия немецкой дипломатии не могли заставить турецкое правительство отказаться хотя бы на иоту от традиционной политики в данном вопросе. Малая Азия — последний резерв, последнее убежище мусульман, которых

с такой жестокостью преследуют и обезземеливают ныне европейцы в Алжире, Тунисе, Марокко и других областях. Вот для этих элементов Турция предназначает свои свободные земли. Турки не желали допустить переселения в Палестину даже нескольких сот тысяч евреев, боясь их сионистских идей и мечтаний о независимом государстве; тем с большим упорством боролись они и будут бороться против колонизации Малой Азии швабскими крестьянами, подданными могучей страны. Таким образом, пока Оттоманская империя сохранит тень своей независимости, не будет изменено земельное законодательство согласно желаниям иностранцев. В Турции найдут себе работу тысячи немецких квалифицированных рабочих, инженеров-электротехников, кондукторов, работающих на линии Багдадской дороги, о переселении же в Турцию нескольких сот тысяч, а тем более миллиона немцев не может быть и речи.

«3) Благодаря специальным условиям концессии на Багдадскую дорогу, Германия сбыла в Турцию на несколько сот миллионов марок локомотивов, вагонов, рельсов. И несомненно, что немецкая металлургическая индустрия будет и впредь при благоприятных условиях извлекать серьезные выгоды из Багдадской дороги, благодаря монополии на поставку материала для нее. Что касается других отраслей промышленности, Германия не имеет никаких шансов монополизировать малоазиатский рынок. Целый ряд объективных исследователей, как Фразер, Гамильтон, как бывший французский генеральный консул Иппо, доказали с цифрами в руках, что действительность разбила в этом отношении и немецкие иллюзии, и англо-французские опасения.

«Но если Богдадская дорога не оправдала немецких надежд в финансовом, колонизационном и торгово-промышленном отношении, если обнаружилось, что придется затратить еще сотни и сотни миллионов марок и прождать много лет, прежде чем дорога начнет покрывать расходы и, тем более, давать приличный доход, если оказывается, что, при отсутствии диференциального тарифа [1]; сама по себе железная колея не может дать немцам особого преимущества перед другими конкурентами в борьбе за малоазиатский рынок, все-таки не подлежит сомнению великое политическое значение для Германии этой дороги в качестве ценного залога при всякого рода возможных в будущем пертурбациях в Европейской и Азиатской Турции. Теперь несомненно, что Германия не может быть обойдена при дележе Оттоманской империи, в которую она врезалась стальным Багдадским клином. Правда, Германия не в меньшей мере, чем Франция и Англия, заинтересована в охране азиатских и уцелевших европейских владений Оттоманской империи. Только Турция, сохранившая свою силу, не потерявшая ни Константинополя, ни Аравии, ни Армении, имеющая возможность извлекать доходы из

[1]) Между тем ясно, что для того, чтобы добиться установления такого диференциального тарифа, немцам нужно было бы попросту присоединить к Германской империи турецкие владения. Однако, вопреки опасениям, которые высказывались порой во французской и английской прессе, вопрос о таком тарифе никогда и не ставился в переговорах между Германией и Турцией в связи с Багдадскими концессиями.

целого ряда провинций, в состоянии обеспечить благополучное окончание и военную охрану Багдадского пути, не говоря уже о столь приятной немцам километрической гарантии. Но раз дело дошло бы до раздела империи, никакая сила не в состоянии была бы помешать Германии наложить свою руку на области, по которым проходит Багдадская дорога, тем более, что уже теперь она имеет исключительное право на эксплоатацию территории по обе стороны дороги. Не трудно представить себе, какой страшный удар французским и английским интересам в Малой Азии и прилегающих странах нанесло бы подобное разрешение Ближне-Восточного вопроса. И несомненно, что Виктор Берар в своей речи, произнесенной на одном собрании под председательством Поля Дешанеля, вполне верно формулировал официальную французскую точку зрения накануне войны, когда заявил: «С точки зрения наших великих национальных интересов на Средиземном море я не знаю ничего столь важного для нас, как сохранение нераздельности Оттоманской империи... Что касается Багдадской дороги, мы желаем, чтобы в областях Малой Азии Турция сохранила все свое могущество и все свои территории».

«И во время дебатов 16 мая 1913 г. во французской палате депутатов, в связи с намеками в интерпелляции Гернье относительно проектов раздела Малой Азии, министр иностранных дел Пишон в своей ответной речи подчеркнул, что Франция всеми силами будет отстаивать нераздельность и территориальную неприкосновенность Азиатской Турции, будет «щадить несчастную страну и содействовать ее экономическому возрождению». Комментируя эту речь, французская печать подчеркивала правильность точки зрения Пишона; французские империалистические органы доказывали в то же время, что Франция должна все же добиться и для себя определенных «гарантий», чтобы не остаться с пустыми руками, если тяжелая для Франции катастрофа в Малой Азии все-таки разразится, вопреки всем усилиям французских дипломатов помешать окончательному крушению Турции [1]).

«В то же время очевидно, что никакие открытия проливов для русских военных судов, никакие компенсации на границах Кавказа не в состоянии были бы восстановить равновесие, нарушенное переходом той или другой части малоазийских территорий под окончательное господство Германии. Вот почему инцидент (май 1912 г.) с французским посланником в Петербурге Луи и сенсационные слухи о намерении русских дипломатов зажечь, по тайному соглашению с Италией, пожар в Оттоманской империи и подготовить ее распадение вызвали такую тревогу во Франции и Англии.

«И только дух авантюры и вместе с тем полная неспособность некоторых наших дипломатов, хотя бы и бывших министров иностранных дел, разбираться в сложных вопросах современной международной политики, только поразительная недальновидность и полное непонимание международной ситуации, обнаруженные ответственными руководителями наших

---

[1]) Вопросы о противоположности русских, английских и французских интересов в Малой Азии исследованы нами в книге: «Борьба за Азию и Африку».

главных и наиболее влиятельных консервативных и «славянофильских» органов печати, могли подсказать нашей дипломатии и нашей прессе ту точку зрения, которой последние держались в итало-турецкой и в балканской войнах».

Теперь, после событий 1914 — 1918 г.г., и слепому ясно, что в споре между русской социалистической и буржуазной прессой по вопросу о реальной подоплеке роковых последствий 1-ой и 2-ой «освободительных» балканских войн пророками оказались социалисты, а не кадеты с Милюковым во главе, идеализировавшие всю эту балканскую авантюру, мечтавшие об образовании на Балканах анти-германской коалиции славянских государств и не предугадавшие, конечно, той роли, какую в надвигавшихся событиях будут играть «вероломная» Болгария и «коварная» Греция, перешедшие одна явно, а другая тайно — в период власти Константина — на сторону врагов России.

* * *

С началом войны 1914 — 1918 г.г. лихорадочная немецкая деятельность в Турции прервалась, но не надолго. С установлением прямого сообщения Берлин-Константинополь, работы по «колонизации» Турции двинулись вперед семимильными шагами.

При открытии немецко-турецкого комитета президент турецкой палаты Халил-бей заявил, что промышленная Германия и земледельческая Турция будут взаимно друг друга пополнять. В своей большой парламентской речи он говорил о могущественном блоке государств, который будет простираться от Северного моря и до Индийского океана. «Турецкое население, — сказал он, — поскольку оно заинтересовано политикой, видит большие выгоды в тесном и длительном общении Турции с обеими монархиями».

Так говорил Халил-бей. А корреспондент «Oesterreichische Volkswirtschaft» («Австрийское Народное Хозяйство») в мае 1916 г. писал, что «немцы надеются этим союзом покрыть часть потребностей в сырых материалах и увеличить свой торговый оборот».

Во главе немецко-турецкого союза стояло «немецко-турецкое соглашение» в Берлине, которое ставило себе целью тесно спаять эти два государства. Средствами для этой цели служили содействие молодым способным туркам в получении образования, организация «Осведомительного бюро по научным немецко-турецким вопросам» и «Архив для научного исследования Востока»; все это—в Берлине. В Лейпциге существовало более обширное учреждение, под названием «Немецко-Азиатское Общество», которое издавало «Лекции для ознакомления с Востоком», «Хозяйственную жизнь Турции» и проч. Это последнее издание обнимало ряд лекций о хозяйственных условиях Турции. Все это, по откровенному признанию руководителей, имело целью практическое ознакомление коммерсантов с экономическим бытом Турции. Этим же целям служили немецко-турецкие общества в Мюнхене. В Берлине находились еще три института: немецко-болгарский союз, немецко-болгарское общество и немецко-балканский союз. Из остальных (их всех не перечесть) отме-

тим еще «Союз друзей болгар» в Гамбурге. Рядом с этими «культурными» очагами, которые обслуживались большими кадрами педагогов, профессоров, специалистов-экономистов, журналистов, функционировали также аппараты, воздействовавшие на хозяйственную жизнь Турции. За период войны германские капиталы создали целый ряд отраслей промышленности, дотоле неизвестных в Турции: предприятия по добыче серы, разработке руд, минеральных богатств, каменноугольных копей. До войны сера получалась из-за границы. Затем были построены рафинадные заводы. Во главе одного из них стоял австриец, доктор Уриах. По оптимистическим предположениям многих, в том числе и корреспондента «Oesterreichische Volkswirtschaft», Турция сама может удовлетворять свои потребности в сере. В еврейском квартале, в Галате, в Константинополе, где кроме узких, кривых улиц с мелкими лавчонками ничего нельзя было раньше увидеть, теперь построен громадный стеклянный завод. Фирма Круппа выстроила свое отделение; появлялись свои заводы для изготовления амуниции, мастерские для изготовления перевязочных средств в Адане. Появились маузеры особого калибра из Гапана. В Адапе и за Смирной, где произрастает много хлопка, появилось хлопчатобумажное производство. В Бейруте образовалось акционерное общество с 500.000 тур. фунтов, соорудившее сахарный завод и хлопчатобумажную фабрику. До войны продукты хлопчатобумажного производства привозились из Англии и Италии. Развилось писчебумажное производство и ввозная пошлина на бумагу поднялась на 15%. По мнению корреспондента «Oesterreichische Volkswirtschaft», это производство имеет данные для дальнейшего развития [1].

Оживленная деятельность наблюдалась и в горном деле. Производились везде розыски залежей каменного угля. Восточные железные дороги имели свои каменноугольные копи в Юзин-Кепрю. У Ялова на Мраморном море и у Деркасса найдены небольшие залежи. Однако, не все имевшиеся копи возможно было эксплоатировать за недостатком рабочих рук и перевозочных средств. В таком положении как раз находились каменноугольные копи в Месопотамии, в вилайете Моссул. Развивается и нефтяная промышленность к востоку от Тигра; старые способы добывания нефти заменяются теперь новейшей американской техникой.

После небольшого перерыва вновь стали строиться железные дороги. К осени 1918 года проложено было 42 км рельсового пути на Багдадской железной дороге, перекинут мост через Евфрат и сооружен туннель в 5 км длины. Предполагалось скоро закончить постройку дороги Алеппо-Константинополь. В декабре 1915 г. турецкая палата утвердила новый заем у Германии — по счету седьмой — на постройку Багдадской железной дороги. Сумма первых шести займов приближается к 2,5 милл. фунт.; последний заем равен 2,112 милл. ф.

Еще в половине 1915 г. были проложены рельсовые пути: Тарус-Амнус, Алеппо-Иерусалим через Раиак, Дамаск-Дера, Кайаффа, а также

[1] См. ст. Зурабова, «Германский империализм в Турции» («Летопись». 1917, V—VI).

Бейрут-Триполи. На постройку дороги Геджа (в Сирии) ассигновано было 40,5 милл. пиастров (пиастр — 8 коп.) и на египетскую линию 25,5 милл. пиастров. Главный директор дороги Геджа, Дюкман, докладывал в Верховном Совете о необходимости использования для железнодорожного движения водопадов Гель-Шехебли, находящихся в 60 километрах от Дерота. Здесь должна быть сооружена электрическая станция для трамвайного движения от станции Ель-Афут до Назарета. Этой энергией будут освещаться электричеством все большие города в Палестине. Использованию водопадов придается важное значение, так как Сирия уголь для себя получала раньше из-за границы. Железнодорожная линия от Шальда до Яффы и Иерусалима оживила жизнь этой безводной пустыни. Для получения воды были вырыты везде артезианские колодцы. Станции обсажены деревьями, разведены огороды, сады. Установлено автомобильное сообщение, проведен телеграф, устроено справочное бюро, больницы, павильоны, установлены правильные почтовые сношения. Другая железная дорога в Сирии оживила местности, лежащие к западу от Тигра, а также и Палестину. Построенные и прокладываемые рельсовые пути не ограничиваются только перечисленными дорогами. Строились также и анатолийские железные дороги. От прежнего проекта постройки дороги Ангора-Эрзерум пришлось, конечно, отказаться. По проекту 1918 г. дорога проводилась на Сивас и Диарбекир, а также намечалась приморская дорога на Самсун. Ко всему сказанному о путях сообщения следует еще прибавить, что по постановлению палаты правительством скупались все доки и верфи на Босфоре; передавались в казну на время войны все построенные до войны рельсовые пути. По сообщениям турецких газет, еще не была решена окончательно судьба этих дорог, ибо было неизвестно, что будет после войны, но предполагалось, что железные дороги будут переданы в казну.

Активная работа по насаждению и развитию капиталистической индустрии, само собою разумеется, требовала введения таможенного тарифа. Пошлины сперва были подняты до 15%, а затем и до 30%. В марте 1917 г. закон о весовом тарифе прошел через законодательные палаты и с 1 (14) сентября (в Турции введен грегорианский календарь) вступил в силу. Эта максимальная ставка, как указано об этом в законе, может быть понижена для стран, которые заключат с Турцией торговые договоры. Этот тариф действителен в течение 3 лет, ибо, как сказано в заявлении комиссии, «никто не знает, каковы будут хозяйственные условия после войны, и поэтому было бы неумно базировать торговую политику Турции на долгосрочном тарифе». Новый тариф содержал в себе 772 номера и 30 глав. Комиссия перечислила новые весовые пошлины в пошлины по ценности товаров, хотя неизвестно, какие цены взяты в основу—довоенные или настоящие. Принцип, лежащий в основе тарифа, довольно прост и ясен. Он прежде всего призван охранять сырье и полуфабрикаты, производящиеся в стране в большом количестве и не вывозившиеся до сих пор, и те отрасли промышленности, которым благоприятствуют местные условия. Наоборот, сырые материалы, производящиеся в стране в недостаточном количестве, расценены в тарифе очень

низко. Так, например, каменный уголь, кокс — 2 пиастра золотом за 100 килограммов, железная руда — 1 п., железо — 4 п. На сельскохозяйственные продукты, наоборот, тариф назначен высокий: овес, ячмень — 23 п., рожь — 30 п., сахар — 45 п., рафинадный сахар — 76 п., мука — 95 п. и т. д. Еще выше стоят пошлины на следующие товары: коньяк — 6.000 п., мебель — 1.000 — 2.000 п., одежда — 2.000 — 3.000 п., белье — 3.500 п. и т. д. Пошлина выше 35.000 п. воспрещена. Турецкий официоз «Танин» доказывал, что развитие турецкой промышленности обеспечено этим охранительным тарифом. По словам этой газеты, еще недавно обувь ввозилась из Австрии; впоследствии германская, мужская, и французская, дамская, стали вытеснять австрийскую. В период войны обувное производство так разрослось, что в иностранной обуви не ощущается больше никакой потребности. Разрослось также, по этой газете, мебельное производство. За мебель, не производимую в Турции, пошлина доходила до 190 п., а за гнутую мебель до 1.000 — 2.000 п. Такое же оживление наблюдалось и в производстве готового белья и платья и т. д.

Финансы также подверглись реформе. Серебряный пиастр был заменен золотым. Этой реформой положен был конец беспрерывным колебаниям монетной системы, которым подвергалась она раньше [1]). Так, например, до войны турецкий фунт расценивался различно: в то время как правительственные учреждения, телеграф, почта, пароходные общества и железные дороги принимали его за 100 пиастров, в промышленности и торговле он приравнивался к 108 п. Но и в этих рамках он опять-таки был неустойчив: в некоторых отраслях торговли и промышленности за него давали 110, 115, а то и все 120 п. (шерсть, хлопчатобумажные изделия); при размене фунта удерживалось с каждого меджида (20 п.) 1 п. При этих условиях, понятно, торговля серебряными деньгами и вообще монетой стала выгодным делом. Везде, почти на всех перекрестках, встречались меняльные лавки (сарафы). Ввиду того, что на-ряду с турецким золотом циркулировали английские фунты и французские наполеоны, то и обмен между ними составлял еще одну выгодную функцию сарафов. Так, например, при обмене турецких фунтов на английские на каждый англ. фунт сараф выдавал по одному лишнему пиастру. Это объяснялось тем, что турецкие фунты, ввиду неустойчивости, были особенно желательны для спекуляции и для расчета в тех отраслях, где они высоко расценивались.

Золотой пиастр убил всю эту спекулятивную организацию. Сарафы исчезли, ибо деньгами торговать уже нельзя было. Турецкий фунт стал эквивалентен 100 п. Только при расчетах по старым долгам он сохранил свою прежнюю стоимость — 108 п. Введены были банкноты мелкой стоимости; вывоз золота был воспрещен.

С развитием денежного хозяйства стали расти и расширяться кредитные учреждения, увеличилось количество сберегательных касс, к которым население стало все больше привыкать.

* * *

[1]) См. ст. Зурабов, цитиров. статья.

Нити от всех промышленных предприятий, пароходных обществ, железных дорог, словом, от всей хозяйственной жизни страны, тянулись к одному центру, называющемуся банковским трестом, объединявшим два крупнейших банковских синдиката. Первый из них чисто германского происхождения. Он состоял из 4-х банков: Дрезденского, Немецкого Банка (Deutsche Bank), Восточного Банка (Orient Bank) и Национального Банка. Восточный Банк одно время действовал не в Турции, а вне ее, в областях, населенных мусульманским населением. Оба его марокккских отделения во время немецко-французских осложнений были проданы Генеральному Обществу (Société générale) в Париже, а отделения в Каире и Александрии с началом мировой войны закрылись. После этого он был вынужден сосредоточить свою деятельность в Турции и тем самым вступить в конкуренцию с Немецким Банком. Главные акционеры Восточного Банка до последней группировки состояли из Дрезденского Банка, Шафгаузенского Банка и Национального с их наличными капиталами 20 милл. марок. За несколько месяцев до войны Шафгаузенский Банк примкнул к Дисконтному Обществу (Diskonto Gesellschaft). В отделениях Немецкого Банка уже тогда подумывали о вступлении в Восточный Банк. В период войны это осуществилось. Немецкий Банк вступил в Восточный и взял бо́льшую часть акций Шафгаузенского Банка. По авторитетному мнению журнала «Ди Банк», вступление преследовало лишь одну цель, а именно, — осуществление желания германского правительства, чтобы «хозяйственная жизнь и финансовые операции Турции шли не через многие пути банковских групп, а по определенному плану и при помощи единого руководства».

Второй синдикат носил австрийский характер и назывался «Австро-Венгерская Восточная Группа» (Oesterreichisch-Ungarische Orientgruppe). Он объединял также 4 банка: Банковский Ферейн, Венгерский Всеобщий Кредитный Банк, Пештский Венгерский Коммерческий Банк и Австрийское Кредитное Общество. Любопытно отметить, что обе договорившиеся стороны — австрийская и немецкая — выражали некоторые опасения относительно возможности засилия той или другой стороны. Австрийцы опасались, что трест вытеснит Австрию из Турции, немцы же наоборот («Ди Банк»), доказывали, что для этих опасений нет оснований. Австро-германский банковский трест держал в своих руках всю хозяйственную жизнь Турции. Все акционерные компании и синдикаты, обслуживавшие различные отрасли промышленности и торговли, а также и транспорт, имели немецкие администрации из ставленников этого треста.

* * *

Пока Германия, таким образом, содействовала экономическому возрождению Турции и способствовала развитию производительных сил в этой стране, стремясь одновременно приковать прочно Оттоманскую империю к немецкой империалистической колеснице и превратить Турцию в вассала Германии, державы Согласия вырабатывали планы окончательного расчленения Оттоманской державы и подписывали тайные договоры отно-

сительно раздела Турции. Нижеследующие документы, опубликованные 10 ноября 1917 г. правительством народных комиссаров, показывают, в чем именно заключались эти планы союзных держав по отношению к Турции.

Соглашение о Константинополе и проливах.

Второй политический отдел.

(Справка).

19-го февраля (4-го марта) 1915 г. министром иностранных дел была передана Французскому и Великобританскому послам памятная записка, в коей было изложено пожелание о присоединении к России в результате настоящей войны следующих территорий: города Константинополя; западного побережья Босфора, Мраморного моря и Дарданелл, южной Фракии до линии Энос-Мидия, побережья Малой Азии между Босфором, рекою Сакария и подлежащим позднейшему определению пунктом Исмидского залива; островов Мраморного моря и островов Имброс и Тенедос. — Специальные права Франции и Англии в пределах указанных территорий остались бы ненарушимы.

Как Французское, так и Великобританское правительства изъявили свое согласие на удовлетворение наших пожеланий, при условии успешного окончания войны и удовлетворения целого ряда притязаний Франции и Англии как в пределах Оттоманской империи, так и в иных местах.

Притязания эти, поскольку они касаются Турции, сводятся к следующему:

Признание Константинополя свободным портом для транзита товаров, не следующих из России и не идущих в Россию, и свободы прохода через проливы коммерческих судов.

Признание прав Англии и Франции в Азиатской Турции, подлежащих точному определению путем особого соглашения между Францией, Англией и Россией.

Сохранение священных мусульманских мест и Аравии под независимым мусульманским владычеством.

Включение установленной соглашением между Англией и Россией 1907 г. нейтральной зоны Персии в английскую сферу влияния.

Признав эти требования в общем подлежащими удовлетворению, Российское правительство сделало, однако, некоторые оговорки.

В видах формулирования наших пожеланий касательно священных мусульманских мест, необходимо теперь же выяснить, останутся ли эти местности под властью Турции с сохранением за султаном звания халифа, или же предполагается создать новые самостоятельные государства. По нашему мнению, было бы желательно отделить халифат от Турции. Во всяком случае, свобода паломничества должна быть обеспечена.

Справка по Малоазиатскому вопросу.

В результате переговоров, происходивших весной 1916 года в Лондоне и Петербурге, союзные: Великобританское, Французское и Русское правительства пришли к соглашению относительно будущего распределения их зон влияния и территориальных приобретений в Азиатской Турции, а также касательно образования в пределах Аравии независимого арабского государства или конфедерации арабских государств.

Соглашение это в общих чертах сводится к следующему:

Россия приобретает области: Эрзерумскую, Трапезундскую, Ванскую и Битлисскую, а равно и территорию южного Курдистана по линии Муша-Серт — Ибн-Омар — Амалия — персидская граница. Конечной точкой русских приобретений на Черноморском побережьи явился бы подлежащий определению в будущем пункт на запад от Трапезунда.

Франция получает прибрежную полосу Сирии, Аданский вилайет и территорию, ограниченную на юге линией Айнтаб — Мардин до будущей русской границы и на севере линией Ала-Дага—Кесария—Ак-Дага—Ильдыз-Дага — Зара — Огин — Харпут.

Великобритания приобретает южную часть Месопотамии с Багдадом и выговаривает себе в Сирии порты Кайфу и Акку.

По соглашению между Францией и Англией, зона между французской и английской областями образует конфедерацию арабских государств или независимое Арабское государство, зоны влияния на каковое одновременно определяются.

Александретта объявляется свободным портом.

В целях обеспечения религиозных интересов союзных держав Палестина со святыми местами выделяется из состава турецкой территории и будет подчинена особому режиму по соглашению России, Франции и Англии.

В виде общего правила договаривающиеся державы обязуются взаимно признавать уже существовавшие до войны концессии и преимущества в приобретенных ими районах.

Они соглашаются принять на себя соответствующую их приобретениям долю Оттоманского долга.

Секретная телеграмма поверенному в делах в Париже.

Сообщается в Лондон и Рим.

11 (24) сентября 1917 г., № 4225.

Ссылаюсь на ваши №№ 947 и 952.

Объяснения, данные Вам Рибо по поводу его заявления в Палате о февральском соглашении касательно восточных границ Франции, к сожалению, грешат не полной искренностью. Ни в обмене нот с Палеологом, ни в словесных объяснениях моих с Нулансом не возбуждался вопрос о связи между этим соглашением о Константинополе и проливах. Нуланс предложил мне опубликовать, одновременно с соглашением о французских границах, договоры, заключенные до войны, т.-е. собственно русско-французскую военную конвенцию. На это я заметил, что подобное опубликование общеизвестного договора вызовет в общественном мнении полное недоумение и новые настояния на предании гласности соглашений, заключенных уже во время войны. Между тем оглашение оных, и в частности итальянского и румынского, признается, повидимому, нашими союзниками недопустимым.

Во всяком случае, мы вовсе не намерены создавать в настоящем деле затруднений Франции и ставить Рибо в еще более неловкое положение. Однако, во избежание в будущем недоразумений, подобных уже дважды имевшим место благодаря его сообщениям в Палате, прошу Вас официально заявить французскому правительству, что со стороны России не встречается возражений против оглашения всех вообще соглашений, заключенных как до, так и во время войны, если на это последует согласие со стороны прочих заинтересованных союзников. По вопросу о малоазиатском соглашении сообщаю Вам мои соображения дополнительно в отдельной телеграмме.

Терещенко.

12 (25) сентября 1917 г., № 4239.

Ссылаюсь на Ваш № 947.

С точки зрения русских интересов, малоазиатское соглашение не может считаться стоящим особо. Выполнение его зависит от выполнения соглашения о проливах. Мысль эта ясно выражена в первой телеграмме о наших видах на Константинополь от 19 февраля 1915 г., № 937, в заключительной фразе, и повторена в меморандуме о малоазиатском соглашении, врученном английскому и французскому послам в Петербурге 4-го марта 1916 года, за № 205. В последнем документе сказано: несомненно, что согласие России относительно предшествующих пунктов стоит в зависимости от осуществления соглашения между Францией и Англией относительно Константинополя и проливов.

Так как упомянутые наши заявления были приняты французским правительством без возражений, то отсюда следует, что малоазиатское соглашение не может быть рассматриваемо отдельно от соглашения о Константинополе и проливах, и, обратно, какие-либо изменения в последнем неизбежно так или иначе должны отразиться на первом.

При этом если, согласно Рибо, считать малоазиатское соглашение незаконченным, то тем менее у него обязательной силы.

Такой точки зрения благоволите неуклонно держаться в случае дальнейшего обмена мнений с французским правительством.

Копия в Лондон.

Конец только для Лондона.

Текст телеграммы Севастопуло за № 947 сообщается вам отдельно.

Терещенко.

Справка по греческому вопросу.

Предложение Греции территорий в Малой Азии.

12 января 1915 г. английский посланник в Афинах, по предписанию своего правительства, заявил Венизелосу, что если Греция, в момент нового натиска Германии на Сербию, выступит в помощь последней, правительства Согласия признают за Грецией важные территориальные приобретения на берегу Малой Азии.

15 января 1915 г. греческие посланники в Петербурге, Париже и Лондоне вручили ответ греческого правительства на английское предложение, заключавшее в себе целый ряд условий.

20 января Венизелос более точно определил в разговоре с английским посланником греческие пожелания в Малой Азии.

Начавшиеся переговоры были задержаны переговорами о выступлении Болгарии в рядах союзников Согласия (одно из условий греков) и были прерваны отставкой Венизелоса 21 февраля 1915 года.

9 марта 1915 года министр иностранных дел Греции Зографос вручил посланникам в Афинах ноту, в коей кабинет Гунариса выражал желание вновь начать переговоры, прерванные уходом Венизелоса.

30 марта посланники держав Согласия, в ответ на это, начали переговоры заявлением, в котором они изъявили готовность правительств России, Англии и Франции гарантировать Греции, в случае ее выступления против Турции, приобретения в Айдинском вилайете, добавив устно, что это предложение будет ничтожно, если Греция немедленно не даст согласия на выступление.

В ответной ноте кабинет Гунариса, 1 апреля 1915 г., изъявил согласие на выступление, тотчас после того, как державы Согласия были бы готовы, в единении с греческими войсками, начать военные действия

против Турции. Выступление ставилось в зависимость от формальной гарантии территориальной целости Греции со включением Северного Эпира и островов, в течение всей войны и некоторого периода после нее. Территориальные приобретения Греции в Малой Азии и других местах должны были быть предметом последующего обсуждения.

Переговоры в течение месяца не возобновлялись, и 1 мая греческий министр иностранных дел объявил, что, так как, очевидно, державы Согласия не намерены гарантировать территориальной целости Греции, кабинет Гунариса признал решение сохранить в дальнейшем нейтралитет.

Тайное соглашение Англии, Франции и России с Италией, подписанное 26 апреля 1915 г., заключает следующие пункты относительно «прав» Италии по отношению к Турции:

Ст. 9. Франция, Великобритания и Россия в принципе признают факт заинтересованности Италии в поддержании политического равновесия на Средиземном море и права ее на получение при разделе Турции равной с ними доли в бассейне Средиземного моря, а именно, в той части его, которая прилегает к провинции Адалии, где Италия уже приобрела особые права и обзавелась интересами, оговоренными в итало-британской конвенции. Зона, принадлежащая передаче во владение Италии, будет точнее очерчена в свое время в соответствии с жизненными интересами Франции и Великобритании. Равным образом, интересы Италии должны будут быть приняты во внимание и в том случае, если бы территориальная неприкосновенность Азиатской Турции была державами поддержана и на дальнейший период времени, и если бы предстояло лишь разграничение между ними сфер влияния. На тот случай, если бы Франция, Великобритания и Россия в течение настоящей войны заняли некоторые области Азиатской Турции, вся область, сопредельная с Адалиею и ниже сего точнее очерченная, должна быть оставлена за Италиею, которая и сохраняет за собою право на занятие ее.

Ст. 12. Италия присоединяется к декларации, сделанной Францией, Англиею и Россией об оставлении Аравии и святых мусульманских мест в ведении независимой мусульманской державы.

* * *

Из вышеприведенных документов [1]) явствует, что в тот момент, когда державы Согласия надеялись на полную победу над враждебной коалицией и делили между собой шкуру еще не убитого медведя, окончательное расчленение Турции входило в «программу мира» этих держав. Однако, по мере того как надежда на разгром центральных держав стала казаться все более и более проблематичной и вместе с тем торжество революции в России делало невозможным присоединение России к программе окончательного раздела Оттоманской империи и преследование нашей страной каких-либо аннексионистских планов по отношению к Турции, Англия и Франция вынуждались вносить существенные коррективы в планы по отношению к Турции. Так, чтобы привлечь на свою сторону международных еврейских банкиров, а вместе с тем чтобы поднять престиж союзников в России, бросив подачку многострадальному еврейскому населению Русской империи, английское правительство

---

[1]) Новейшие материалы о планах раздела Азиатской Турции см. «Раздел Азиатской Турции» по секретным документам б. министерства иностр. дел, под редакцией Е. А. Адамова. Москва, 1924.

в связи с успехом великобританских войск в Палестине опубликовывает следующую официальную декларацию:

«Правительство его величества выражает благожелательное отношение к созданию в Палестине национального центра для еврейского народа и приложит все старания к осуществлению этой цели. При этом определенно предусматривается полная неприкосновенность гражданских и религиозных прав ныне проживающего в Палестине не-еврейского населения, а также прав и политического положения евреев во всех других странах».

Настоящая декларация является результатом продолжительной дипломатической деятельности уполномоченных сионистской организации в Лондоне, Париже, Вашингтоне и Риме.

Эта декларация британского правительства о создании в Палестине еврейского национального центра, вполне соответствовавшая как в общем, так и в частном тем требованиям, которые представили уполномоченные сионистской организации Н. Соколов и А. Вейцман правительствам союзных держав, являлась со стороны английского правительства ловким шахматным шагом, своего рода обходным дипломатическим движением, *имевшим целью заставить даже центральные державы отказаться от мысли о полной неприкосновенности турецкой территории.* В мировой войне евреи оказались поделенными между двумя враждующими коалициями, и в то время как державы Согласия — Россия, Франция, Англия, Румыния, Италия и С. Штаты — бросили на поле битвы $1^1/_2$ миллиона еврейских бойцов, Австрия, Германия и Турция, в свою очередь, призвали под знамена несколько сот тысяч еврейских солдат. Еврейская нация во всем мире сразу оказалась втянутой в войну и вынуждена была понести тяжкие материальные жертвы и потери человеческими жизнями в интересах империалистов всех стран. С одной стороны, такое положение вещей не могло не содействовать сильному росту крайних социалистических идей в широких слоях еврейского населения России, С. Штатов, Австрии, с другой стороны, то обстоятельство, что евреи не могли установить единой линии национального поведения и вынуждены были убивать друг друга во имя «патриотического» долга по отношению к стране своего подданства, крайне смущало даже сторонников ассимиляции и казалось совершенно недопустимым для сионистов. Во всяком случае, большинство последних стояло на стороне держав Согласия, доказывая, что планы последних относительно расчленения Оттоманской империи делают возможным разрешение вопроса о Палестине в сионистском духе, и что Англия будет освободительницей еврейства. Английская декларация о Палестине как будто оправдала эти предсказания В. Жаботинского и И. Зангвилля и должна была усилить англофильские настроения в еврейской среде. Между тем удельный вес еврейской журналистики, еврейских финансовых и торгово-промышленных сфер настолько значителен в Европе и С. Штатах, что правительства центральных держав не могли, по планам английских государственных деятелей, остаться равнодушными к политическим

настроениям еврейства, тем более что и среди трехмиллионого австро-германского еврейства[1]) английская декларация должна была усилить тяготение к сионизму. Чтобы ослабить впечатление, произведенное английским заявлением о Палестине, центральные державы должны были бы пойти по английскому пути, т. е. отказаться от мысли о полной неприкосновенности турецкой территории и помириться, если не с независимостью, во всяком случае, с очень широкой «автономией» Палестины или даже всей Сирии.

Таким образом, в случае если бы план расчленения Турции в тех основных линиях, какие были намечены державами Согласия во время переговоров, происходивших весной 1916 г. в Лондоне и Петербурге (см. выше, справка по малоазиатскому вопросу, 21 февраля 1916 г.), окончательно не удался, осуществление сионистской мечты относительно образования в Палестине центра для еврейского народа, — которое на деле привело бы к отторжению Палестины от Турции и установлению над ней если не исключительно английского, во всяком случае, «международного контроля», — давало возможность английским империалистам создать почву для дальнейших переговоров и соглашений не только с Францией, Италией и Россией, но и с центральными державами насчет распределения зон влияния европейских государств в Азиатской Турции. Правда, при таком соглашении с центральными державами Англия не могла бы получить такую крупную долю турецкого пирога, какая приходилась ей на основании договоров, заключенных весной 1916 г. Великобританским правительством с Францией и Россией, но, во всяком случае, и при новой комбинации Англия имела шансы приобрести в свое распоряжение очень ценные территории Оттоманской империи.

Само собой разумеется, что с защитой маленьких наций и осуществлением права наций на самоопределение образование автономного еврейского государства в Палестине ничего общего не имеет. Ибо, по-первых, в Палестине живет лишь ничтожная часть еврейского народа, именно всего 110.000 душ из 15.000.000 еврейского населения, рассеянного по всему земному шару, главным образом, в России, Австрии и С. Штатах, что составляет всего $1/2$ % общего европейского населения во всем мире. А во-вторых, в самой Палестине евреи составляют только меньшинство населения, приблизительно $1/8$ часть общего числа жителей этой части Турецкой империи. Всего же в Азиатской Турции (Палестине, Сирии, Месопотамии и Аравии) числится около 300.000 евреев. Таким образом, евреи нуждаются в автономии и в правах на самоопределение и т. д. не столько в самой Палестине, сколько в других местах.

Однако, нельзя не видеть, что переселение в Палестину нескольких сот тысяч еврейских земледельцев, ремесленников, купцов и т. д., приток в эту область капиталов еврейской международной финансовой аристократии не могли бы не оказать влияния на экономическое возрождение этой турецкой провинции. В будущем евреям иммигрантам предстоит обшир-

[1]) В Австрии насчитывалось по последним данным $1^1/_2$ миллиона евреев, в Венгрии — 1 миллион и в Германии — 700.000.

ное поле деятельности в Палестине. Придется проявить колоссальную энергию для восстановления страны, совершенно заброшенной турками. Столетиями здесь не обрабатывалась земля, не возделывались виноградники. Все запущено, все несет следы пребывания некультурного племени. Палестина сейчас мало чем отличается от доисторической Палестины. Между тем Палестина имеет многие данные для превращения в цветущую промышленную и земледельческую область, и есть основание предполагать, что многие тысячи еврейских лавочников и ремесленников в Австрии и Польше, окончательно разоренных в результате мировой войны, потянутся со своими семьями в Палестину, если только им пообещают автономию и кредит на первое обзаведение. В результате мировой войны, — писали мы в 1918 г., — экономическая борьба между нищенствующими миллионами обедневших людей, лишившихся в связи с неприятельским вторжением, погромами и т. д. всяких средств к существованию, крайне обострится, и это в связи с английской декларацией о Палестине создаст почву для успеха сионистских идей в некоторых слоях еврейского населения России и Австрии.

Почвенные и др. условия благоприятствуют развитию в Палестине сельскохозяйственной и др. отраслей промышленности. В настоящее время установлено, что почва Палестины очень плодородна, хотя во многих местах и требует обильного орошения. При осуществлении уже давно намеченного проекта оросительных работ урожай хлебов и фруктов в Палестине мог бы дать обильные плоды, которых хватило бы не только для прокормления местного населения, но и для вывоза на европейские рынки.

Впрочем, известно, что еще до войны вывоз фруктов из еврейских колоний значительно развился.

Недра Палестины также богаты минералами. В горах Аджлуна были в новейшее время найдены остатки древних рудников, где добывалось железо; фосфаты с богатым процентным содержанием встречаются в восточно-иорданском плато. Весьма значительны и минеральные богатства Мертвого моря, волны которого выбрасывают большие массы асфальта; залежи асфальта существуют и в пустыне Иудейской, как и залежи каменной соли, серы, известкового фосфата. В водах Мертвого моря растворены поваренная соль, хлористая магнезия, бромистая магнезия и иодистый натр. Как видим, на-лицо благоприятные условия для развития многих отраслей химической промышленности, в изделиях которых после войны мировой рынок почувствует особенно сильный недостаток.

Затем нужно иметь в виду, что экономически возрожденная Палестина могла бы, по крайней мере, в течение ближайших лет служить прекрасным рынком сбыта для изделий высокоразвитых промышленных стран. Устройство железнодорожной сети, сооружение фабрик и заводов, оросительные работы и др. потребуют огромного ввоза всевозможных машин и разных других орудий производства.

Для осуществления всех этих проектов в настоящее время в общих чертах набросаны уже разные финансовые планы, в осуществлении которых собирались принять участие влиятельнейшие финансовые круги

Англии и С.-Американских Соединенных Штатов. Кроме того, нужно иметь в виду, что фактически в настоящее время в Англии и в Палестине имеются уже самостоятельные еврейские финансовые институты. Правда, учреждения эти в настоящее время лишь, если можно так выразиться, в эмбриональном состоянии, но все-таки представляют собою и теперь уже известный кредитный аппарат для планомерного устройства хозяйственной жизни Палестины. «И было бы смешно, — говорит В. Зив, — если бы евреи, которые сыграли такую выдающуюся роль в развитии мирового кредитного хозяйства, не могли справиться с задачей финансирования самостоятельных национальных хозяйственных единиц» [1]).

С этой точки зрения постепенный приток в Палестину нескольких сот тысяч эмигрантов в связи с приливом сюда новых капиталов мог бы иметь некоторое значение для всего мирового хозяйства, приобщив новую ценную область к производственной жизни человечества. Продуктивная земледельческая деятельность евреев в некоторых еврейских колониях в России (царской), участие евреев-рабочих в создании новых промышленных отраслей не только в Литве и Царстве Польском, но даже в таких передовых в индустриальном отношении странах, как Франция и С. Штаты, ясно доказывают, что иммиграция в Палестину, хотя бы и нескольких новых десятков тысяч еврейских рабочих и земледельцев, могла бы при благоприятных условиях сильно содействовать пробуждению к новой жизни этой запущенной области, которую турки оставили до сих пор в том виде, в каком они ее получили.

Однако, эмиграция евреев в Палестину наталкивается на вполне естественное противодействие со стороны туземного населения. По последним статистическим данным, в Палестине в начале 1921 г. числилось 110.000 евреев и около 700.000 арабов. То обстоятельство, что идея «еврейского национального центра» в Палестине, идея создания парадоксального еврейского государства в этой части бывшей турецкой империи поддерживалась Англией, этим злейшим врагом всего Востока, уже само по себе должно было компрометировать эту идею в глазах пробуждающихся народов Черного и Желтого континентов. С точки зрения английских империалистов, *британское влияние должно быть всесильно по обе стороны Суэцкого канала.* По английским планам новосозданная еврейская «держава» должна была являться английским часовым на страже Суэцкого канала, служить наемным солдатом Великобритании в борьбе против Египта и арабов. Ввиду роста национального революционного движения в Египте и опасности, угрожавшей господству Великобритании на Суэцком канале со стороны Египта, Англия не желала допустить образования на малоазиатском побережьи канала государства, которое могло бы связаться узами дружбы с враждебным Англии Египтом. *Такое положение превратило бы Суэцкий канал в будущей войне во второй Галлиполи.* Английские дипломаты предусматривают неиз-

---

[1]) В. Зив, «Еврейская политика и мировое хозяйство» («Вечер», 7—XI—1917).

бежность превращения Египта в более или менее близком будущем в независимое государство, враждебное Великобритании. Чтобы, с одной стороны, вбить клин между Египтом, возможным врагом Англии, и арабами, живущими по ту сторону канала, с другой — закрепить отделение Палестины от Сирии и вырыть ров — согласно принципу «разделяй и властвуй» — между этими обеими провинциями бывшей Оттоманской империи, некоторые английские политики поддерживали план создания еврейского «государства» в Палестине, имея в виду, конечно, превратить это новое государство в военную полуколонию Великобритании. Однако, эта идея оказалась столь же химеричной, как многие другие планы, выдвинутые великобританскими мудрецами в. период мировой войны и после нее, и скоро многие английские сторонники идеи национального еврейского центра в Палестине превратились во врагов сионизма. Таким образом, оттолкнув от себя туземное население, вызвав во всей Палестине сильнейший антисемитизм среди арабского населения, сионисты одновременно лишились той поддержки, на которую они считали себя в праве рассчитывать со стороны Англии. После того как мировая война кончилась полным разгромом центральных держав, и Англия не нуждалась уже так, как прежде, в поддержке со стороны еврейской журналистики, еврейских финансовых и торговопромышленных сфер, интерес Англии к осуществлению сионистских идей значительно ослабел, тем более, что среди еврейских эмигрантов, переселившихся в Палестину, оказалось не мало выходцев из России и Польши, зараженных, по мнению английских властей, большевистскими идеями.

В последнее время многие органы английской буржуазной прессы начали печатать статьи и корреспонденции из Палестины о большевистской пропаганде в этой области, на которую Англия получила мандат от Лиги Наций. Так, каирский корреспондент «Морнинг Пост» в № от 3 января 1921 г. писал:

«В последнее время большевистские агенты занялись пропагандой своих идей в Палестине. Недавно были арестованы три агитатора, но выпущены благодаря отсутствию улик. Известия из Палестины показывают, что большевистское движение возбуждает волнение и беспокойство и, несмотря на запрещение публичных митингов, трудно успокоить это настроение, которое отчасти обязано своим возникновением общему трудному экономическому положению, а также отрицательному отношению к политике правительства».

Тот же корреспондент в № от 13 января сообщает, что правительство опубликовало официальное сообщение, в котором говорится, что в день годовщины русской революции в Яффе были выпущены большевистские прокламации. В Толь-Эль-Авиве прокламации были расклеены по стенам, и население само срывало их. Были сделаны усилия, чтобы убедить рабочих в обоих этих местах устроить однодневную забастовку, но это не удалось. Трое человек было арестовано, конфисковано большое количество документов, однако, арестованных пришлось за отсутствием улик выпустить. Официально заявляется, что правительство следит за группой организаторов.

Комментируя это официальное сообщение, иерусалимская газета «Бейт-эль-Макдис» говорит:

«Если правительство желает предотвратить распространение большевизма в Палестине, оно должно остановить эмиграцию сионистов, потому что бо́льшая часть их, если не все, приезжают из Польши и России, родины большевизма. Никто не может отрицать, что большевизм есть детище эмиграции, а туземные жители Палестины ненавидят одинаково и мать, и ее потомство».

Другие палестинские газеты сообщали, далее, что после ноября месяца в Яффе были большевистские демонстрации.

Журнал «Алэф-Бе» напечатал выдержку из коммунистической прокламации, выпущенной сионистами в Яффе.

Брожение среди еврейских эмигрантов в Палестине объясняется вполне естественными причинами. Эмигранты, прибывающие в Палестину из сравнительно культурных стран, находят здесь феодальное государство с дешевым трудом и не могут примириться с этим порядком вещей. Однако, английские власти принимают всякую стачку за проявление большевизма и жестоко расправляются с «подстрекателями» к стачкам. Вместе с тем несомненно, что коммунистическое движение развивается среди еврейских эмигрантов. Правда, по словам Жаботинского (см. его письмо в «Таймсе» от 14 мая 1921 г.), коммунисты в Палестине не пользуются никакой популярностью, что-де видно из того факта, что на последних выборах на рабочую конференцию они получили всего 250 голосов из 5.000. Однако, англичане считают, что для начала и этой цифры достаточно.

Одним из факторов, обостряющим недовольство еврейской массы и даже и значительной части эмигрировавшей в Палестину интеллигенции, является разочарование в английских обещаниях относительно установления в Палестине независимого «еврейского государства», столь же еврейского, как Англия — «английское государство». Само собой разумеется, что Англия не для того завоевывала Сирию, Палестину, Месопотамию, чтобы превратить эти области в независимые государства. Фактически Палестина является английской полуколонией, во главе которой стоит верховный комиссар, т.-е. попросту генерал-губернатор, при котором организован совет из десяти членов, из которых семь мусульман и христиан и три еврея. Этот совет не имеет никакой власти. В конце концов, евреи, переселившиеся в Палестину, фактически оказываются в тех же правовых и юридических условиях, в каких они находились в Польше, Австро-Венгрии и т. д. Сходство доходит до того, что эмигрантам еврейским не удалось избегнуть и погромов в Палестине, при чем, конечно, ответственность за погромы была возложена английской прессой и, между прочим, местными палестинскими евреями на эмигрантов. Так, «Морнинг Пост» в корреспонденции из Каира, в номере от 5 мая 1922 года, объясняла погром тем, что «30 апреля еврейская коммунистическая партия разослала воззвание на нескольких языках, приглашая рабочих низвергнуть капиталистов и ввести коммунистический строй. В воскресенье, 1 мая, еврейские коммунисты напали

на арабов и убили трех человек. После того арабы организовали свои силы, чтобы отомстить евреям. Произошел погром, убито 38 и ранено 210 евреев. Убит, между прочим, еврейский писатель Иосиф Бреннер со всеми членами своей семьи».

Во время этого еврейского погрома в Палестине английские власти, действуя наподобие царской полиции во время погромов в Кишиневе, Одессе, Гомеле и т. д., арестовали евреев, осмелившихся с оружием в руках защищать свою жизнь, при чем был арестован и приговорен к 15 годам каторжных работ пресловутый лидер сионистского движения, начальник еврейского легиона в Галлиполи, входившего в состав британской армии, пытавшейся безуспешно овладеть Дарданеллами, Жаботинский.

Во время погрома английские власти не только не разгоняли погромщиков, но даже препятствовали еврейской дружине самообороны проникнуть в ту часть города, где шел погром. Кроме Жаботинского было арестовано еще 15 дружинников, которые были приговорены к 3 годам каторжных работ. Этот акт английского правосудия глубоко возмутил палестинское еврейство, и почти вся еврейская пресса обвиняла правительство в попустительстве погромщикам, при чем некоторые органы печати намекали на то, что погром и судебная расправа с дружинниками были произведены по наущению из Лондона. Так кончился медовый месяц англо-еврейской дружбы в Палестине.

В период, предшествовавший мировой войне, империалистическая Германия стремилась к утверждению своего экономического и политического влияния в Палестине. Знаменитое путешествие Вильгельма II в Турцию в 1898 г. было предпринято под предлогом желания императора увидеть святые места и поклониться гробу господню. В действительности же все немецкие усилия создать и умножить германские земледельческие колонии в Палестине имели целью, с одной стороны, обеспечить безопасность рельсовых разветвлений великого Багдадского железнодорожного пути, шедших от главной колеи Эрегли-Адана-Джерубулу к Средиземному морю в части побережья, наиболее близкой к Суэцкому каналу, с другой стороны, создать из Палестины военно-политическую и экономическую базу для угрозы Суэцкому каналу и господству Англии в Египте. Для Англии, наоборот, Палестина должна была явиться крепостью, защищающей Суэцкий канал от возможной опасности с северо-востока [1]). Однако, англичанам пришлось быстро разочароваться в своей утопической мысли

[1]) Палестина не представляет для Англии изолированного интереса. Палестина лежит на перекрестке важнейших мировых путей. Сионистские патриоты уверены, что в недалеком будущем европейский ост-экспресс встретится здесь с африканской магистралью (Каир-Капштадт) и с азиатской магистралью на Индию и Китай. Сионистский патриот и английский лакей проф. И. Лазерсон мечтает о том времени, когда Иерусалим или Яффа станут сердцевиной колониального владычества Великобритании (см. газету «Сегодня», 14 марта 1922. Рига.)

создать из парадоксального еврейского государства в Палестине орудие для защиты британских империалистических планов на Суэцком канале, — этом важнейшем звене в великой военно-торговой средиземной дороге от Гибралтара к берегам Персидского залива, Индии и всей Азии. С одной стороны, большая часть палестинского еврейства и, прежде всего, эмиграционной массы не обнаружила особенно горячего желания играть, по примеру Жаботинского и его легиона в Галлиполи, роль английского наемника для борьбы с защищающим свое право на независимость пробуждающимся Востоком, с другой стороны, англичане, равно как и сионисты, ошиблись в своих расчетах на пассивность националистических элементов арабского населения в Палестине.

Между тем, руководящие слои арабского населения в Палестине при первых же известиях о проекте создания еврейского национального центра в Палестине стали в резкую оппозицию к этому проекту. Как сообщала «Морнинг Пост» в номере от 10 января 1921 года:

«Председатель третьего палестинского арабского конгресса, который собирался недавно в Яффе, выпустил заявление, в котором он сообщает, что конгресс, являющийся легальным представителем всех классов мусульманского и христианского населения, протестует против декларации Бальфура о создании еврейского национального государства в Палестине. Он утверждает, что эта декларация нарушает естественные права народа на обитаемую им территорию и идет вразрез с международным и гражданским правом, кроме того, декларация противоречит обещаниям союзников об освобождении отделенных от Турции народов.

«Председатель говорит, что те, кого он представляет, не могут быть ответственны за последствия, которые эта декларация может вызвать на Востоке; — одно из первых последствий есть появление в Палестине большевизма, как это недавно было демонстрировано еврейскими большевистскими выступлениями и публикациями. Палестина слишком мала даже для своего населения и не имеет места для иноземцев, которые, однако, уже начали приезжать».

17 апреля 1921 г. газета «Таймс» сообщала:

«Сионистская организация узнала из достоверных источников, что группа арабов предъявила администрации Палестины следующий ультиматум: в течение пяти дней сионистская организация должна быть распущена, лидеры сионистов высланы и еврейский батальон раскассирован; в противном случае арабы, по соглашению с окрестными феллахами и бедуинами, устраивают массовый еврейский погром. Срок для выполнения требований — пятидневный. Сионистской организации сообщают, что английская администрация согласилась было на требования арабов, но что лорд Алленби отказал им. Министерство иностранных дел послало лорду Алленби телеграмму, что требования арабов о роспуске сионистской организации и раскассировании батальона удовлетворены быть не могут».

16 мая 1921 г. «Морнинг Пост» печатает о получении от председателя мусульманско-христианского комитета телеграммы из Яффы, в которой говорится:

«Арабское население в Палестине, как мусульмане, так и христиане, требуют от британского правительства организации выборного представительного правительства под британским мандатом, а также аннулирования бальфуровской декларации о еврейском отечестве в Палестине и запрещения еврейской иммиграции».

В чем же могла увидеть средство противодействия погромной агитации со стороны руководящих слоев арабского населения еврейская эмиграционная масса в лице ее наиболее сознательных элементов? В то время как лидеры сионизма в лице Жаботинского выдвигают безумный и преступный проект оставления в Палестине сильного британского гарнизона из евреев, сама еврейская масса в лице ее передовых элементов ищет средства самообороны в пропаганде интернационалистических идей, в союзе с арабскими бедняками, для борьбы против общих эксплоататоров и угнетателей. Сионисты столько твердили еврейским беднякам о райской жизни в свободной независимой Палестине, что для этой массы яффский погром явился совершенной неожиданностью и вместе с тем кровавым уроком, вылечившим многие тысячи эмигрантов от националистической болезни.

В еврейскую массу все более и более проникает сознание, что Англия не имеет ни малейшего желания сделать что-либо для евреев, и что все обещания англичан помочь евреям создать свое собственное государство были только дипломатической хитростью, чтобы заманить еврейскую массу в эту страну и вместе с тем заставить богатых евреев всего мира вложить сюда свои миллионы и этим укрепить английскую гегемонию по всей Малой Азии.

Но само собой разумеется, что, как только стали обнаруживаться первые признаки классового сознания среди эмигрантских масс, обманутых сионистами и английской дипломатией, отношение великобританского правительства к еврейской эмиграции в Палестину еще более резко стало изменяться в сторону, враждебную эмигрантам. «Никаких большевиков в Палестине» — под таким заглавием «Таймс» от 4 июня 1921 г. напечатал телеграмму своего иерусалимского корреспондента, в которой последний сообщает, что верховный комиссар Палестины сэр Гербер Самюэль дал публично следующее толкование известной декларации Бальфура о создании в Палестине «еврейского отечества». Согласно его заявлению, «число иммигрантов в Палестину должно быть ограничено определенными пределами в зависимости от существующего уже в стране населения; массовая же иммиграция ни в коем случае не будет допущена, ввиду того, что благодаря широкой иммиграции за последнее время в Палестину проникли большевики, а в будущем количество и качество вновь прибывающих переселенцев будет подвергаться строжайшему в каждом случае рассмотрению».

Правда, как сообщала немецкая «Всеобщая Газета» от 30 июля 1921 г., «ограничения, касающиеся иммиграции в Палестину, сняты с 1-го августа. Начиная с этого числа разрешается в первые двадцать месяцев переселиться туда 30.000 евреев». Это составляет по 1.500 еврейских иммигрантов в месяц, или 18.000 в год. При таком числе

иммигрантов понадобилось бы более 50 лет, чтобы переселить в Палестину один миллион евреев, между тем как всего на земном шаре насчитывается 15.000.000 евреев, при чем за эти пятьдесят лет последнее число, вероятно, успеет удвоиться.

Перед лицом грубых фактов действительности сионистская идея потерпела полный крах. С одной стороны, Англия ясно подчеркнула свое нежелание воплотить в жизнь свои обещания, с другой, — отвратительные предложения лакеев английского империализма, вроде Жаботинских, создать в Палестине сильный гарнизон из евреев, что-де окажется, как утверждал Жаботинский, крайне выгодной операцией для Англии, — ибо евреи якобы с охотой пойдут на военную службу за гораздо более низкую плату, чем английские рекруты, и это даст значительную экономию для английского казначейства в 200.000 ф. стерлингов, — предложения, не встретившие сочувственного отклика в английской буржуазной прессе, показывают, до какого падения дошли сионисты. Жаботинские начали с обещаний еврейским подданным различных государств добиться для них права быть свободными гражданами в независимом еврейском государстве, а кончили унизительной мольбой по адресу английских бандитов удостоить евреев чести играть роль дешевых великобританских наемников на службе английского империализма, для борьбы с пробуждающимся Востоком и охраны Суэцкого канала, р о л ь, на которую евреи, по словам «Таймс»'а, не имеют никаких исключительных прав.

В интересах англичан — увеличить несколько численность еврейского населения в Палестине в качестве противовеса арабам, но само собой разумеется, что содействие осуществлению сионистской мелкобуржуазной утопии создания независимого еврейского государства в Палестине — не входит в английские планы.

Эти строки были написаны нами в 1921 г. (см. 3-е издание этой работы). С той поры произошли события, которые убедили многих сионистов в беспочвенности сионизма и привели к тому, что даже такие люди, как В. Жаботинский, стали выходить из сионистской организации. В письме от 18 января 1923 г. к президенту сионистской организации В. Жаботинский следующим образом мотивировал разрыв свой с сионистской организацией:

Многоуважаемый г. Президент,

Я обдумал значение вчерашних решений Комитета Действия и вынужден констатировать, что они представляются мне непримиримыми с принципами и интересами сионизма.

1. Ваад-Леумми, выборное представительство палестинского еврейства, обратился к Комитету Действия с письмом, в котором с горьким негодованием изображено как отношение местного правительства к евреям и сионизму, так и создавшееся отсюда политическое положение. — Этот призыв на помощь К. Д. отклонил.

2. XII Конгресс в свое время постановил отправить к сэру Герберту Самюэлю делегацию, задачей которой было довести до его сведения откровенное мнение сионистской общественности о его политике, указать ему на необходимость коренной перемены, и ответ его доложить Исполнительному Комитету и К. Д. — Это решение Конгресса Исполнитель-

ный Комитет (во время моего пребывания в Америке, и несмотря на мое письменное требование отправить делегацию немедленно) не выполнил. Теперь я предложил К. Д., так как посылать делегацию уже поздно, по крайней мере, сказать Верховному Комиссару правду чрез постоянные органы движения. Я оссобенно настаивал на том, чтобы мы выяснили как Верховному Коммиссару, так и его Британскому начальству, какое разрушительное влияние оказывает на наши денежные сборы созданное его политикой положение. — К. Д. отказался принять это требование.

3. Я требовал от К. Д. заявить наше отношение к присутствию антисионистов и даже антисемитов в составе высшего чиновничества в стране «национального очага». — К. Д. этой резолюции не принял.

4. В виду распространившегося мнения, будто сионистская организация отказалась от идеала Герцля, я требовал от К. Д. заявления, что движение прочно стоит на почве содержания и исторического смысла базельской программы и что наши обязательства пред мандатарной державой не могут подлежать никакому другому истолкованию. — К. Д. отказался сделать такое заявление.

Этими решениями своими К. Д. санкционировал без изменений ту тактику, которая грозит привести движение к упадку и еврейскую работу в Палестине к банкротству.

Характерно для этой тактики лежащее в ее основе представление, будто бы сторона, не располагающая принудительными средствами, не может отстоять пред Британским Правительством даже конституционное свое право. Я заявляю, что это представление ложно. У английского народа и правительства тот, кто упрямо и неотступно стоит за полное осуществление своего права, встретит только одобрение, уважение и — хотя бы и после долгой борьбы — справедливое признание. Наоборот, именно тактика малодушия есть то, что грозит деморализировать власть и на Западе, и на Востоке.

Я поэтому считаю своим долгом парализовать подобную тактику как посредством открытой оппозиции, так и посредством независимых политических шагов. Я считаю это также и правом каждого сиониста после того, как XII Конгресс избранием меня в Исполнительный Комитет санкционировал мою политическую деятельность за период 1915—1918 г.г., проведенную самостоятельно и вопреки воле официального правления партии.

Мне было бы гораздо легче, — и я не допускаю никаких сомнений в том, что имел бы на это и право, — вести предстоящую борьбу во всем ее объеме, не слагая с себя звания члена Исполнительного Комитета. Но я желаю по возможности оградить положение сионистской организации, поскольку она является по мандату «Еврейским Агентством».

Поэтому настоящим заявляю о своем выходе из Исполнительного Комитета и так как я, понятно, не признаю отныне авторитета этого Исполнительного Комитета, — я считаю себя выбывшим из сионистской организации.

С совершенным уважением

В. Жаботинский.

18 января 1923 г.

Письмо это является признанием банкротства сионизма со стороны одного из наиболее выдающихся и авторитетнейших после Герцля пропагандистов и вождей сионизма.

7. Вопрос о Багдадской дороге и Месопотамии после мировой войны. Борьба за нефть.

Великий Багдадский рельсовый путь, долженствовавший по немецким планам приковать Оттоманскую империю к победной колеснице Германии, должен был одновременно содействовать промышленному развитию Малой Азии, подъему производительных сил этой богатейшей по природным рессурсам части земного шара. Мировая война, внесшая такое разрушение в мировое хозяйство, уничтожившая столько сооружений во Франции, Бельгии, России и т. д., повела к уничтожению многих уже законченных участков великого Багдадского пути и вместе с тем задержала окончание этой грандиозной постройки. По первоначальным немецким планам (конвенция 1903 г.) Багдадская дорога должна была дойти до конечного своего пункта, именно до Бассоры на Персидском заливе, в 1911 году. Впоследствии, в результате английского противодействия, Германии пришлось отказаться от этого плана, и, по немецким расчетам накануне мировой войны, великий рельсовый путь должен был дойти в 1917 — 1918 г.г. до Багдада. Все же это был бы великий шаг в деле экономического возрождения Малой Азии.

Мировая война опрокинула все эти планы. Раздел Оттоманской империи на «зоны влияния» между державами - победительницами, Англией, Францией, Италией и наемником Англии Грецией [1]), непрерывная война турок с союзниками и с Грецией заставили Турцию отложить на будущее осуществление великого пути, столь необходимого для экономического подъема страны, обладающей самыми прекрасными в мире климатическими условиями, окруженной судоходными реками, богатой неисчерпаемыми рудниками, залежами нефти, лесами и т. д. Между тем, в настоящее время общее протяжение железнодорожных линий во всей Анатолии достигает приблизительно 3.000 километров, не включая сюда железных дорог, являющихся концессиями муниципалитетов и обслуживающих небольшие местечки, равно как шоссе и городские средства сообщения.

Постройка Багдадской дороги немцами продолжалась безостановочно даже во время войны. Они успели закончить громадный Таврский туннель, перекинуть деревянный мост через Евфрат и довести магистральную линию в восточном направлении за Рас-эль-Аин, — более чем на полпути к Моссулу, где расположены богатейшие нефтяные источники. Помимо этого уже функционировала линия до Самарии, и, наконец, сами же англичане закончили участок между Багдадом и Бассорой.

В после-военный период положение с Багдадским рельсовым путем рисуется следующим образом. Багдадская дорога перерезана в нескольких местах и почти не функционирует. С августа 1921 г. прервано сообщение с Персией, при чем важный пункт Ханикин, в котором предполага-

---

[1]) Подробно о разделе Турции по Версальскому и Севрскому договорам см. «Революционная Турция» (т. IX).

лось устроить смычку Багдадского пути с персидской железной дорогой, разграблен и разрушен. В борьбе за великий Багдадский путь Германия сошла со сцены. Восточной политике Германии нанесен тяжелый удар.

Захватив Багдад в свои руки и установив здесь свою гегемонию, Англия превратила южный участок этого пути из орудия, направленного против английского господства, в орудие английского могущества. В настоящее время в Месопотамии, где находится сильная английская армия, достигавшая в некоторые моменты 1918—1921 г.г. численности до 200.000 человек, имеется 945 английских миль железнодорожного пути, и для завершения Багдадского пути остается отстроить всего около 700 километров. Английские капиталистические круги выдвигают ныне проект о проведени железной дороги из Месопотамии в Персию. Английский синдикат, в который вошли такие сильные группы, как Anglo-Persian Oil C° (Англо-Персидская Нефтяная Компания), Armstrong, Witwort, Wickers and Pearson C° (Армстронг, Витворт, Виккерс и Пирсон Компания), получил разрешение произвести изыскания для постройки железной дороги от Багдада на Керманшах. На почве всех этих проектов развивается сильнейшее грюндерство. Так, предполагается создать Восточный Банк (Oriental Bank), который монополизировал бы всю экономическую жизнь Передней Азии.

В настоящий момент все английские железнодорожные планы в Малой Азии связаны с стремлением Великобритании захватить в свои руки монополию нефти.

Последнее десятилетие, особенно период, начиная с мировой войны, характеризуется необычайным ростом спроса на нефть. Одной из главных причин этого роста является все увеличивающаяся замена угля нефтью как в торговом, так и военном флоте, — фактор, играющий, между прочим, видную роль в обострении безработицы в английской угольной промышленности. Нижеследующая таблица свидетельствует о росте мирового тоннажа с нефтяной двигательной силой:

Годы.	Мировой тоннаж с нефтяной двигательной силой.
1914 (июль)	1.310.000 бр. тонн
1919 »	5.337.000 » »
1920 »	2.359.000 » »
1921 »	12.797.000 » »

Итак, за период с 1914 по 1921 г.г. потребление нефти во флоте возросло в десять раз.

Из данных, опубликованных «Ллойдс Реджистер оф Шиппинг» за 1920—1921 г., явствует, что впервые в этом году выстроенный за год мировой тоннаж с нефтяной топкой превышает тоннаж с каменноугольной топкой. Итак, нефть начинает решительно вытеснять уголь в торговом и военном флоте. В 1920—1921 г. было построено 353 судна, приспособленных к нефтяной топке, общим водоизмещением 1.867.000 бр. тонн, что составляет 58°/° всего выстроенного тоннажа. В Соединенных Штатах все пароходы, за исключением трех, с общим водоизмещением

8.581 тонн, были приспособлены под нефть. Тоннаж моторных судов, в которых нефть сжигается не для нагревания котлов, а в двигателях внутреннего сгорания, увеличивался, начиная с момента мировой войны, следующим образом:

	Моторные суда.	
	Число.	Тоннаж.
К июлю 1914 г.	297	234.000 бр. тонн
» » 1919 »	912	753.000 » »
» » 1920 »	1.178	956.000 » »
» » 1921 »	1.473	1.248.000 » »

Наконец, тоннаж флота, приспособленного специально для перевозки нефти, возрастал за период 1914 — 1921 г.г. следующим образом:

	Тоннаж наливного флота.
К июлю 1914 г.	1.479.000 бр. тонн
» » 1919 »	2.929.000 » »
» » 1920 »	3.354.000 » »
» » 1921 »	4.419.000 » »

Эти цифры иллюстрируют все возрастающее значение нефтяной промышленности в мировом хозяйстве и в частности объясняют нам значение для Англии месопотамских нефтяных источников, равно как причину англо-американских трений из-за этой области.

В Месопотамии имеются два главных нефтеносных района: один, к северо-востоку от Бассоры, простирается до Персии, второй лежит на востоке от Моссула. По тайному договору, заключенному между союзниками в 1916 г., первый район должен был перейти в руки Англии, второй — в руки Франции. Ни о каких «мандатах» тогда не было речи, — это был ничем не прикрытый грабеж. Нефтяные источники в районе Бассоры эксплоатируются в настоящее время «Англо-персидской акционерной нефтяной компанией», владеющей также нефтяными источниками в южной Персии и являющейся гигантским «трестом-спрутом», поглотившим целый ряд более мелких нефтяных компаний. Директора этой компании являются заправилами в десятках других разнородных предприятий и оказывают мощное влияние на правительственную политику в смысле направления ее в пользу нефтяных королей.

Моссульские нефтяные источники эксплоатируются «турецкой нефтяной компанией», все акции которой фактически находятся в руках английских финансистов, так как акции, принадлежавшие Немецкому Банку, составлявшие 25% общего капитала, конфискованы английским правительством.

Английский проект захвата нефтяных источников в Малой Азии вызвал, как известно, сильную оппозицию в Америке. Как некогда золото, ныне нефть приковывает к себе особое внимание великих держав и является фактором международных конфликтов. Нефть нужна во время мира и особенно необходима во время войны.

В ноябре 1920 г. правительство С. Штатов послало Англии весьма решительную ноту по поводу английской монополии на месопотамскую

нефть. Америка потребовала «равенства и одинаковых прав торговли и промышленности во всех территориях, подпавших под власть держав, благодаря войне. С. Штаты, содействовавшие победе, не позволят игнорировать американские интересы в вопросах, вытекающих из войны». В своей ответной ноте по поводу мандата на Месопотамию британское правительство указало, что концессии на эксплоатацию нефтеносных залежей в Моссуле и Багдаде были предоставлены Англии еще до войны и что данные концессии находятся вне контроля Лиги Наций. Однако, американское правительство не высказывает ни малейшего желания согласиться с такими толкованиями и, как писала филадельфийская газета «Пёблик Леджер», имеются самые серьезные основания думать, что министерство иностранных дел будет со всей силой оспаривать мнение Англии.

Вопрос о Багдадской железной дороге и эксплоатации Месопотамии перестал быть яблоком раздора между Англией и побежденной Германией. Теперь этот вопрос становится одним из факторов конфликта, все более и более обостряющегося, между Англией и Америкой.

В период, предшествовавший мировой войне, вопрос о месопотамской нефти не носил острого характера. Да и вообще колоссальное значение нефти не было очевидно германским империалистам. После заключения германо-турецкого договора 1903 г. о Багдадской железной дороге Немецкий Банк послал для исследования месопотамских нефтяных источников научную комиссию, которая представила очень сдержанный доклад. Хотя изобретателем знаменитого мотора, который перевернул морскую проблему и необычайно усилил значение нефти, был н е м е ц Дизель, однако, Германия довоенной эпохи не имела с в о е й «нефтяной» политики. Месопотамия интересовала германскую буржуазию, прежде всего, с точки зрения создания и развития в этой области хлопковой культуры и свержения гегемонии С. Штатов на мировом хлопковом рынке. Немецкий Банк не использовал приобретенной им от Турции концессии на разработку нефтяных источников. Это дало возможность Англии уже в то время приобрести в Месопотамии некоторые преимущества.

Вопросом о месопотамской нефти заинтересовалась и Америка. Уже до мировой войны американский нефтяной трест многократно пытался обеспечить за собой нефтяные источники Месопотамии, предлагая турецкому правительству целый ряд льгот, не считая 12.500.000 франков из ежегодной прибыли. Однако, Англии удалось устранить эту опасность путем договора с Немецким Банком, уступившим английской группе преимущественные права на месопотамскую нефть.

Вопрос о нефти приобрел особенно острое значение в последнее время вместе с констатированным нами выше переходом военного и торгового флота на нефтяное отопление. Нефть сокращает машинный персонал на 25%, при чем одна тонна нефти заменяет четыре тонны угля. Нефть увеличивает боеспособность военного флота, расширяет радиус его действий, освобождает флот от зависимости от угольных станций. Двигательной силой в подводных лодках и воздушных судах, которым принадлежит будущее, является нефть и ее продукты.

Обладание нефтью является одним из главных условий господства на морях. Гегемония на море будет принадлежать тому, кто овладеет нефтью. В то же время нефть с каждым днем приобретает все большее и большее значение в промышленности.

Неудивительно, что Англия стремится обеспечить в своих руках обладание месопотамскими и персидскими нефтяными источниками и овладеть всем южным участком Багдадской дороги и ее будущим разветвлением на Керманшах. Неудивительно, что, не ограничиваясь этим, Англия пыталась захватить Бакинский район и утвердить свое господство на Каспийском море.

Англия поставила основной задачей своей нефтяной политики превратить Месопотамию, Персию и Кавказ в резервуар нефти для Великобритании. И в тот момент, когда английский флот господствовал в Каспийском море, когда в Персии хозяйничали английские войска, а Анатолия лежала у ног победителей, план английской нефтяной политики казался близким к осуществлению. Однако, победы советских войск на Кавказе, торжество национально-революционного движения в Малой Азии, последующие события в Северной Персии нанесли сильный удар английским планам захватить монополию нефти в свои руки и этим самым обеспечить осуществление основной цели английской политики — именно удержание гегемонии на море.

В период, предшествовавший мировой войне, французские империалисты не интересовались вопросом о нефти. Война заставила их обратить внимание на жидкое топливо. В течение 1917 г. ежемесячные потребности французского военного министерства в нефти равнялись в среднем 50.000 тонн. В течение 1918 г. Франция закупила в Америке около 1.000.000 тонн нефти и продуктов ее выработки. Нефть приобрела такое значение для армии и флота, что уже в июне 1917 г. сенатским декретом был учрежден «Главный нефтяной комитет», имевший задачей удовлетворять потребности армии и флота в нефти, регулировать закупку этого продукта за границей и потребление его населением. Председателем этого комитета был назначен сенатор Анри Беранже, получивший титул «Главного комиссара нефти».

Немедленно после окончания войны французская печать заговорила о «нефтяном империализме» и потребовала участия Франции в эксплоатации мировых нефтяных источников. Французская нефтяная политика выразилась в стремлении овладеть румынскими нефтяными и галицийскими источниками и захватить часть нефтеносных районов в Месопотамии. На конференции в Сан-Ремо 24 апреля 1920 г. между Англией и Францией было подписано соглашение, по которому Франция должна была получить определенную часть немецких акций, вложенных в нефтяные предприятия в Галиции, Румынии, а также в Баку (фирма Нобеля). Что же касается Малой Азии, Франция получила право провести два нефтепровода в зоне французского влияния.

Принимая во внимание то значение, которое неожиданно приобрела месопотамская нефть не только для Англии, но и для Франции, неуди-

вительно, что обе державы начали борьбу за Багдадскую дорогу. По договору Сайк-Пико Франция должна была получить Моссул, важнейший узловой пункт Багдадской дороги и центр нефтеносного района. Эта уступка вызвала сильное волнение в Англии. «В Моссуле решается судьба Индии и английской гегемонии на морях», писали английские газеты. Некоторые органы прессы утверждали, что «держава, утвердившаяся в Моссуле, сумеет захватить Багдадскую дорогу в свои руки, обогнуть Суэцкий канал и атаковать Индию с тылу». Франции пришлось отказаться от Моссула.

После победоносного продвижения войск Национального Ангорского Собрания, предводимых Кемалем, Малая Азия и Багдадская дорога разделились следующим образом: Анатолийский участок очутился в руках ангорского правительства, сирийские и киликийские ветви очутились в французских руках, вся остальная часть Багдадского пути досталась Англии.

Это деление Багдадского пути предопределило дальнейшее направление английской политики в Малой Азии.

Наступление Греции, сторожевого пса Англии в Малой Азии, должно было отдать в руки Великобритании анатолийскую часть Багдадской железной дороги в тысячу слишком километров. Этой же цели служило и курдское восстание 1921 — 1922 г.г., провоцированное английскими агентами. Киликия и Сирия с проходящими по этим областям разветвлениями Багдадского рельсового пути не могли также не привлечь к себе внимания английских империалистов. Французская пресса неоднократно подчеркивала, что англичане самым энергичным и «вероломным» по отношению к Франции образом поддерживали восстание и жестокую партизанскую войну в Киликии против французских войск.

Вопрос о Багдадской дороге приковывает к себе внимание и французских империалистов. По одному из пунктов франко-турецкого соглашения, подписанного 9 марта 1921 г. в Лондоне председателем французского совета министров Брианом и Бекир-Сами-беем, делегатом Великого Национального Собрания в Ангоре, Турция передает французской группе участок Багдадской железной дороги между Киликийскими воротами и Сирийской границей. Во французской печати не раз объяснялась вся важность для Франции обладания Киликией (Аденским вилайэтом). Владеть Киликией — это значит владеть ключом к Багдадской железной дороге, стесненной здесь хребтами Тавра и Гяурдагом. Отсюда отходят магистрали на Сирию, Месопотамию и Малоазиатскую Турцию. Те же причины в свое время побуждали немцев устремлять столько сил и средств на усиление своего влияния в той же Киликии.

Французские империалисты отнюдь не удовлетворены той долей участия в эксплоатации месопотамских нефтяных источников, которую им предоставили англичане. Мы уже упомянули, что по договору Сайк-Пико Моссул должен был перейти к Франции. Но Англия отказалась уступить Моссул Франции, желая захватить в свои руки монополию на источники керосина, находящиеся в окрестностях Моссула. Из-за неудачи

в этом вопросе Клемансо должен был покинуть свой пост. При Мильеране между Францией и Англией подписано соглашение, по которому Англии уступлено 75% нефтяных богатств Месопотамии, а Франции 25%.

Но и этот договор не удовлетворил французских империалистов. Вопрос о Багдадской дороге и Месопотамии снова грозит международными осложнениями, с той разницей, что теперь в качестве главного претендента на турецкое наследство выступает Англия, и потому другие претенденты на то же наследство, Франция, Италия, С. Штаты, выступают в малоазиатском вопросе, как противники Великобритании.

Что касается будущности самой Багдадской дороги, очевидно, что только свергнув иго мирового империализма, новая Турция сумеет довести это великое сооружение до конца. Иначе соперничество великих держав в Малой Азии надолго затормозит осуществление грандиозного проекта Пресселя, — долженствующего сыграть роль могучего фактора в деле возрождения всей Малой Азии, — и вместе с тем снова явится одним из факторов мировой войны.

Буржуазный строй неизбежно рождает из своих недр новые международные конфликты и опасность.

Мировая война 1914 — 1918 г.г. велась, прежде всего, за уголь и железо. Теперь к этим факторам опасных международных столкновений прибавился новый фактор — нефть. Запах нефти сильно чувствовался и на Генуэзской конференции, и здесь закулисная борьба различных капиталистических групп из-за русской нефти носила крайне острый характер.

Будущая мировая война может вспыхнуть из-за месопотамской и персидской нефти, из-за нефтяных источников на Камчатке и Сахалине, в Китае и т. д. При капиталистическом строе всякий новый источник промышленного богатства, всякое новое открытие науки, каждое новое раскрытие тайн природы и неисчерпаемых сокровищ матери-земли рождает из себя, подобно зубам Дракона, посеянным Язоном, кровавые конфликты.

Вопрос о нефти сыграл крупную роль и в пресловутой концессии Честера, ратифицированной Высоким Национальным Собранием Турции 9 апреля 1923 г. Концессия Честера заключает в себе следующие пункты: 1) право на постройку свыше 1.000 миль железнодорожных путей в восточной Анатолии и Месопотамии; 2) право на разработку всех минеральных богатств в полосе железнодорожного отчуждения в 20 километров по обе стороны железной дороги; 3) привилегия на пользование водяной энергией и водными путями сообщения на том же расстоянии; 4) право на эксплоатацию моссульских нефтяных источников в связи с концессией на проведение железной дороги через Моссул; 5) право на постройку порта Самсуна на Черном море и порта Юмурталик в Средиземном море.

Как правильно указывает т. Гурко-Кряжин[1]), именно нефть явилась настоящей подкладкой честеровской концессии.

[1]) См. его книгу «Ближний Восток и державы». Издание Научной Ассоциации Востоковедения. Москва, 1925.

Действительно, взглянув на прилагаемую карту, мы видим, что основная магистраль идет от Сиваса в Армению, Сев. Месопотамию и обхватывает своими сильными щупальцами нефтеносные районы Вана, Моссула, Керкука и Сулеймание. На западе от Харпута магистраль дает два ответвления: одно, идущее на север, к Черному морю (Самсун), другое — на юг, к Средиземному (Юмурталик). Мы уже отмечали параграфы концессии, предоставлявшие право на эксплоатацию нефти и на проводку нефтепроводов. По договору, заключенному в Сан-Ремо в 1920 г., английские нефтепроводы из Моссула должны были прокладываться по французской территории до Средиземного моря. Франко-турецкий договор 1921 г., отодвигавший значительно на юг турецко-сирийскую границу, ставил английский керосинопровод под серьезную угрозу. По концессии Честера, нефть Сев. Месопотамии текла бы к Средиземному и Черному морям уж по турецкой территории, но в американских нефтепроводах.

Железная дорога от Сев. Месопотамии к Средиземному морю, по мнению «Энформасьон д'Ориан», не что иное, как огромный сифон, который, глубоко погрузившись в сердце моссульских нефтяных залежей, понесет затем керосин вдоль Тигра и спустит по долине Джихуна до Средиземного моря (№ 147, от 3/XI 1923 г.).

Теперь мы понимаем роль, сыгранную концессией Честера в той сложной дипломатической борьбе, которая происходила на Лозаннской конференции и была в значительной степени связана с вопросом о моссульской нефти. Независимо от того, будет ли осуществлена концессия или нет, самый факт утверждения ее турецким правительством уже аннулировал все старые нефтяные концессии, на которых базировалось «Тёркиш Питролиём». На Лозаннской конференции американцы вели определенную двойную игру: с одной стороны, они торговались с англичанами из-за равного участия в «Тёркиш Питролиём», оказывая им взамен некоторую поддержку в вопросе о Моссуле. С другой — путем получения честеровской концессии они практически осуществляли принцип «открытых дверей», бесповоротно уничтожавший английскую нефтяную монополию в Месопотамии. Благодаря этому концессия Честера достигла своей главной цели: она пробила для американского капитала дорогу в Месопотамию и принудила англичан к большой сговорчивости в нефтяных вопросах.

После всего вышеизложенного неудивительно, что концессия Честера вызвала буквально перелом в работах Лозаннской конференции.

Франция предприняла энергичные шаги для аннулирования концессии Честера. Французская пресса разразилась рядом статей против концессии. Как писал «Тан» (от 17 апреля 1923): «Принятие Ангорским Собранием американского проекта Честера, заключающего в себе постройку железнодорожных путей и концессию на нефтяные и другие источники в Анатолии, было тем более неожиданно для константинопольской правительственной среды, что она явно нарушает соглашение о постройках железных дорог, подписанное в 1914 году французскими группами капиталистов и турецким правительством, благодаря чему

КОНЦЕССИЯ ЧЕСТЕРА



последнее могло заключить на нашем рынке заем в 500 миллионов франков. Эти последние были получены полностью, а потому французские капиталисты ждут теперь исполнения договоров, от которых никогда не отказывались».

Следует отметить, что до сих пор (1924 г.) американцы не приступили к реализации концессии Честера, осуществление которой сыграло бы крупнейшую роль в экономических судьбах Анатолии.

Что касается железных дорог, проект Честера, прежде всего, воспроизводит не что иное, как первоначальный проект Багдадской железной дороги (так называемое северное направление: линии Самсун — Сивас, Сивас — Эрзерум, Сивас — Диаберкир — Моссул), выдвинутый знаменитым Пресселем еще в 1870 г. и не получивший осуществления вследствие противодействия России, не желавшей допустить железной дороги, которая бы обеспечивала Турции подвоз войск к русской границе. Однако, проект Честера шире, — он захватывает и часть второго варианта той же Багдадской дороги (так называемое центральное направление: Ангора—Цезарея), предложенного в 1893 г. и оставленного под влиянием того же противодействия России, а также ряд линий, которые вовсе не предусмотрены Багдадским проектом. В общем концессия Честера охватывает сооружение концессионером за свой счет (без километрической гарантии со стороны турецкого правительства, которая играла такую роль во всем предшествующем железнодорожном строительстве Турции) трех групп железных дорог.

Первая группа: а) Сивас—Чалта—Харпут—Диаберкир—Битлис—Ван, б) Харпут — Юмурталик и в) линия на Моссул и Сулеймание. Концессионеру представляются два года на изыскания (в течение которых он еще может отказаться от концессии), далее 1 — 2 года на представление планов. Линия «б» должна быть начата через 6 месяцев после утверждения плана и закончена через 3 года; для прочих линий установлен срок начатия через 2 и окончания через 9 лет после утверждения проекта. В связи с железной дорогой Сивас — Ван концессионер получает право каботажа по Ванскому озеру.

Вторая группа: г) Самсун — Сивас, Мусса-Кей — Ангора, е) Чалта — Эрзерум, ж) Эрзерум — Черное море. Для линий «г», «д» срок изысканий и возможности для концессионера отказаться от постройки — 6 месяцев, работа должна начаться в течение последующего полугода и закончиться в течение 3 — 4 лет. Для других двух линий сроки несколько растянуты.

Третья группа: з) Эрзерум — Баязет, и) Сивас — Кейсария, к) Хаджи — Чефсатли — Кейсария, л) Кейсария — Улу-Кишла (Киликия), м) Хаджи-Байрам — Черикли. Постройка этих дорог факультативна: концессионер в течение семи лет сохраняет право на нее на условиях, одинаковых с предыдущими.

В своем развитом виде железнодорожная сеть Честера свяжет, таким образом, Ангору с самыми отдаленными пунктами государства — с Самсуном и, предположительно, с Трапезундом на Черном море, с Эрзерумом, Ваном, Персидской границей (в двух пунктах — Баязет и Сулеймание)

и Моссулом — на востоке, с Улу-Кишла на Багдадской дороге и Юмурталиком на Средиземном море. Дороги эти прорезают всю восточную Анатолию, — в частности плодородную равнину между Тигром и Евфратом, нефтеносные поля Моссула и богатую ископаемыми область Харпута, Арганы и Диаберкир.

ГЛАВА II.

Транс-персидский путь.

(Борьба за Среднюю Азию и дороги на Индию).

1.

Историческая справка о различных проектах индоевропейского пути. — Концессия барона Рейтера. — Проект Котарда.—Переписка Фердинанда Лессепса с русским послом Игнатьевым. — Русские железнодорожные концессии в Персии.— Проект инженера П. А. Риттиха. — Англо-русский антагонизм и запретительные конвенции.

Идея великого железнодорожного пути, который соединил бы Европу с Индией, так же стара, как сама история железнодорожного строительства вообще. Престарелый французский инженер Жорж Лампр, изъездивший вдоль и поперек Персию и интересующийся всем, что касается этой страны, показывал мне в 1912 г. библиографическую редкость, которую не сыщешь ни в одной французской библиотеке: маленькую брошюру, написанную в 1830 г. Перейрой и посвященную проекту великого железнодорожного пути, который пересекал бы Европейскую Турцию, Персию, Белуджистан и врезывался бы в Индию. Итак, в то время как Франция еще не знала других железнодорожных линий, кроме небольшой ветки, соединяющей Париж с предместьем С.-Жерменом, мысль о великом индо-европейском пути уже не давала покоя некоторым французским мечтателям, предшественником Лессепса, Котарда и других великих французских инженеров.

Трудно сказать, кем и когда было сделано «царю царей» первое предложение относительно сооружения железных дорог в его империи. У того же Лампра я видел пергамент, к сожалению, без обозначения даты, где развивался проект железной дороги от Тегерана до Шах-Абдул-Азима. Принц Полиньяк и Вестон, добивавшиеся у шаха концессии на проведение этой ветки, стремились получить вместе с тем монополию на сооружение всех остальных железных дорог в Персии и на эксплоатацию всех копей с условием платить шаху 15% с дохода от этих предприятий. Судя по некоторым данным, упомянутый документ относится к шестидесятым годам минувшего столетия.

Но все это были лишь бумажные проекты, свидетельствовавшие, во всяком случае, о том интересе, с каким некоторые круги Франции

относились к вопросу об усилении французского влияния в Персии. Вспомним, что уже Наполеон I придавал великое значение этой стране, как опорной базе для действий против «непримиримого врага» Франции— коварного Альбиона, как единственному пункту, откуда можно нанесть Англии смертельный удар в ее Ахиллесову пяту — Индию. В очень интересных и, кажется, до сих пор еще нигде не опубликованных тайных инструкциях генералу Гардану Наполеон подробно выясняет ту роль, какую, по его мнению, Персия может сыграть в качестве союзника Франции в борьбе с Англией, и поручает Гардану отправиться в Персию во главе целой миссии военных инженеров и артиллерийских офицеров для того, чтобы изучить военно-оборонительные силы этой страны, пути наступления на Индию и т. д. [1]). 4 мая 1807 г., т.-е. за неделю до вручения этих инструкций генералу Гардану, Наполеон в лагере при Финкенштейне подписал союзный договор с Мирза-Риза-ханом, посланником шаха Фет-али, относительно совместных военных действий против Англии.

Но не только одни военно-стратегические соображения побуждали европейцев интересоваться Персией и специально вопросом о проведении железнодорожных путей сообщения в этой стране... В промежуток времени с 1865 г. по 1871 г. у персидского правительства были испрошены концессии на постройку железных дорог последовательно одним французским, одним немецким, одним австрийским и одним английским синдикатами. Но все это были дутые предприятия, инициаторы которых приступали к делу, не имея никаких финансовых средств. Впервые вопрос о персидских железных дорогах получает серьезный характер вместе с выступлением на арену действий известного английского финансиста, Юлиуса Рейтера, основателя знаменитого телеграфного агентства. Рейтер ставит своей целью построить сначала дорогу от побережья Каспийского моря до Тегерана и лишь затем приступить к продолжению железнодорожной колеи к Персидскому заливу. Стоимость всей колеи Рейтер определяет в 400 милл. фр. Он основывает «Общество Предварительных Изысканий» с капиталом в 150 милл. фр. Чтобы добиться осуществления своего проекта, Рейтер не останавливается ни перед какими предварительными затратами. При подписании фирмана о концессии на сооружение транс-персидской дороги Рейтер вручает шаху Наср-ед-дину в качестве подарка («пешкеш») 1 милл. фр., трем министрам по 500.000 фр., трем другим важным сановникам по 100.000 фр. Мы уже не говорим о других крупных расходах, в которые обошлась Рейтеру его затея. Во всяком случае, без «пешкеша» нельзя было сделать ни шагу. Полковник Медведев рассказывает, что когда у одного француза, старейшего представителя европейской колонии в Тегеране, как-то спросили: «кто пользуется бо́льшим влиянием в Персии — Англия или Россия?», остроумный француз ответил: «Персы ни руссофилы, ни англофилы, а крано-

[1]) «Instructions pour le général Gardane. Au camp impérial de Finkenstein le 10 mai 1807. Archives du ministère des affaires étrangères. Fonds de Perse». CXLVII. 1334. (Инструкции генералу Гардану.)

филы» (кран — монета). Если это утверждение неверно по отношению к персидскому народу вообще, то по отношению к персидским чиновникам, как, впрочем, и к их собратьям во многих других странах, упомянутая острота как нельзя лучше характеризует основные черты старого режима. И концессия Рейтера является лучшей иллюстрацией такого положения вещей.

В вознаграждение за свои щедрые подарки барон Рейтер получил, во-первых, концессию на проведение железнодорожной колеи от Каспийского моря к Персидскому заливу с исключительным правом построить все ветви, которые он найдет нужным для торговли, чтобы соединить между собою различные города и провинции империи царя царей, или для того, чтобы сомкнуть персидские линии с иностранными железными дорогами в каких угодно пограничных пунктах с Россией или Индией; во-вторых, целый ряд других экстраординарных концессий. Так, Рейтер получил монополию на эксплоатацию в течение 70 лет всех минеральных месторождений в Персии, всех казенных лесов, на производство всех новых оросительных сооружений в Персии с правом продажи воды потребителям; на открытие в Персии банков, мануфактур, мельниц, железнодорожных заводов и т. д.; на устройство газового освещения, дорог, и т. д. Все это—беспошлинно, с отчислением в пользу персидского правительства 15% прибыли. Совершенно правильно лорд Керзон охарактеризовал эту концессию как «небывалый и самый экстраординарный факт полной продажи всех богатств государства иностранцам»[1]). Концессия Рейтера вызвала в свое время много шума в европейской и, в частности, в английской прессе. Некоторые английские государственные деятели относились сочувственно к идеям Рейтера. «Все одно, — говорили они, — железнодорожный путь через Персию будет рано или поздно построен. Так лучше пусть он будет сооружен теперь же английскими инженерами с помощью английских капиталов под контролем Великобритании, тем позже непримиримым врагом Англии — Россией». Однако, значительная часть государственных деятелей Англии и ее выдающихся публицистов относилась к проекту Рейтера как к опасной затее, осуществление которой в конечном счете может лишь облегчить агрессивные планы России против Индии. Вместе с тем проект Рейтера вызвал тревогу в русских официальных кругах, где предпочитали, чтобы транс-персидская дорога была выстроена под контролем России.

Концессия Рейтера была подписана 25 июля 1872 г. В 1873 г. шах Наср-ед-дин в первый раз посетил Европу и прибыл в Лондон, где он был принят с необыкновенным почетом 4 июля. За несколько дней до своего отъезда на родину шах принял в частной аудиенции в Букингамском дворце барона Рейтера и дал последнему обещание всеми силами содействовать осуществлению проекта, а 5 декабря 1873 г. по телеграмме

---

[1]) «Persia and the Persian Questions» by G. Curzon, vol. II, стр. 614. (Дж. Керзон, Персия и персидские вопросы.)

из Тегерана Рейтер узнал, что шах объявил концессию, данную английскому финансисту, недействительной. Царская дипломатия победила. В качестве предлога шах сослался на то, что англичане со времени получения концессии ничего не сделали для ее осуществления, хотя в действительности английские инженеры, несмотря на трудность доставки материала через Кавказ, проложили уже 12 километров рельсового пути от Каспийского моря. Рейтер обратился с жалобой к великобританскому правительству, но английская дипломатия не поддержала его.

Как только английское правительство отказалось от поддержки железнодорожной концессии Рейтера, за дело сооружения железных дорог попыталась взяться Россия. Царское правительство относилось враждебно к проекту английских железных дорог в Персии, но горячо сочувствовало идее проведения р у с с к о г о рельсового пути в стране шаха. В 1874 г. царское правительство приняло большое участие в проекте концессии генерал-майора Фолькенгагена, русского инженера, строившего перед тем дороги в Грузии. Ему удалось склонить персидское правительство на выдачу концессии от Джульфы до Тавриза. Как утверждает компетентный в данном вопросе русский инженер П. А. Риттих, «концессия Фолькентагена была предпринята им при полном сочувствии правительства и даже, вернее, он действовал от его лица». (П. А. Р и т т и х, «Железнодорожный путь через Персию», СПБ. 1900, стр. 12). Но и эта концессия не была осуществлена, потому что на этот раз она встретила противодействие со стороны Англии.

К периоду 1873 — 1878 г.г. относится любопытная попытка знаменитого французского инженера Фердинанда Лессепса добиться концессии на проведение индо-европейского пути. Об этой попытке, о переписке Лессепса с русским послом в Константинополе Игнатьевым, не существует, насколько нам известно, никаких печатных документов ни в русской, ни в европейской литературе, и потому мы остановимся на ней более обстоятельно.

В мае 1873 г. один из инженеров, работавших при сооружении Суэцкого канала, Шарль Котард, изложил Лессепсу проект индо-европейского пути, которому он дал название «Великой Центрально-Азиатской дороги», и предложил Лессепсу взять в свои руки осуществление этого грандиозного дела. Великий инженер нашел идею блестящей, увлекся ею и решил немедленно приступить к работе. Прежде всего нужно было добиться сочувствия России и Англии проектируемой дороге. Председатель Суэцкой компании начал с того, что отправил следующее письмо Игнатьеву:

Константинополь, 1 мая 1873 г.

Мой дорогой генерал и друг!

Один из выдающихся инженеров, руководивших работами по сооружению Панамского канала, г. Котард, имя которого известно в России, предложил мне проект проведения железной дороги по территории в три тысячи семьсот сорок километров, отделяющих в Средней Азии последний участок русской дороги от последнего участка англо-индийского рельсового пути.

Г. Котард просил меня оказать ему содействие в переговорах с Россией и Англией по данному вопросу и предложил мне стать во

главе Общества Предварительных Изысканий для осуществления предприятия, которое, по моему мнению, будет служить прекрасным дополнением к благодетельному морскому пути, открытому Суэцким каналом.

Я принял предложение г. Котарда, так как, по моему мнению, установление быстрых путей сообщения между Западом и Дальним Востоком через Среднюю Азию в необычайной мере увеличит движение общей торговли морским путем. Я предвижу, что осуществление этого грандиозного проекта — хотя по разным причинам — поведет к исчезновению англо-русского антагонизма, вызываемого положением дел в средне-азиатских государствах, подобно тому как двадцать лет тому назад я предвидел, что прорытие Суэцкого перешейка будет иметь последствием прекращение антагонизма между Францией и Англией, антагонизма, существующего с начала нынешнего столетия из-за вопроса об Египте.

После того как средне-азиатские территории, прорезанные железнодорожным путем, не будут уже служить препятствием распространению европейской цивилизации, исчезнет почва для взаимного недоверия между соперничающими империями — Россией и Англией, недоверия, которое каждый раз принимает острый характер, как только одно из этих государств старается вооруженной силой восстановить порядок, нарушенный на этих границах полу-варварскими племенами.

Расстояние от Калэ до Оренбурга, уже прорезанное железными дорогами	4.430	верст.
Нужно будет построить на русской территории от Оренбурга до Самарканда	2.230	»
На промежуточных территориях от Самарканда до Пешавера (Английская Индия)	1.275	»
От Пешавера до Калькутты Англия провела сеть железных дорог, соединенных с Лагором, Дели, Бомбеем и Курачи. Их протяжение	3.220	»
Итого, расстояние между Калэ и Калькуттой через Оренбург около	11.155	»

Из коих 7.650 верст, или 8.160 км, уже построено
и 3.505 » » 3.740 » остается выстроить.
Итого 11.155 верст, или 11.900 километров.

Таким образом, остается построить всего 3.700 километров, т.-е. менее половины железнодорожной линии, чтобы дать возможность пассажирам, выехавшим из Петербурга, Лондона, Парижа, Лиссабона, Мадрида, Берлина, Рима, Вены, очутиться приблизительно через неделю в Индии.

В этом письме, мой дорогой генерал, я лишь обозначаю вехи проектируемого пути и даю его основную идею. Я готов вступить в переговоры по этому поводу, если Государь Император и его правительство, которому Вы более чем кто-либо другой способны выяснить все моральное, политическое и экономическое значение нашего проекта, склонны принять его в принципе.

Фердинанд Лессепс.

Через пять дней после отправки этого письма Лессепс получил нижеследующий ответ от русского посла в Константинополе:

Пера, 23 апреля (5 мая) 1873 г.

Дорогой друг!

Я имел честь получить Ваше письмо, которое вы мне отправили 1-го мая, относительно проекта, представленного Вам г. Котардом по вопросу о сооружении железной дороги протяжением в три тысячи семьсот сорок километров на территории, отделяющей в Средней Азии конечный участок русского рельсового пути от конечного участка англо-индийской сети железных дорог.

Инициатива, которую Вы берете на себя в этом важном вопросе, лишний раз свидетельствует о замечательной Вашей дальнозоркости и глубине взглядов, которые Вы, впрочем, уже подтвердили блестящими доказательствами, возбудившими по отношению к Вам удивление всего цивилизованного мира.

Совершив путешествие по Средней Азии, я хорошо знаю, на какие неимоверные трудности Вы натолкнетесь в осуществлении Вашего проекта. Эти трудности обусловливаются не только топографическими условиями, но в особенности географическим и политическим положением промежуточной зоны, лежащей между нашими и английскими владениями в Азии. Я глубоко убежден, как я имел уже случай говорить Вам об этом раньше, что грандиозное предприятие, за которое Вы беретесь и которое на первый взгляд может показаться химеричным, будет, несомненно, осуществлено в более или менее близком будущем и принесет громадную пользу человечеству.

Никто не имеет больше прав связать свое имя с сооружением железнодорожного пути, долженствующего соединить на таком громадном протяжении земного шара Индию с Западом, чем человек, которому принадлежит честь открытия Суэцкого канала. Впрочем, «Центральная Азиатская дорога» будет служить как бы венцом морского пути, открытого Суэцким каналом, и будет содействовать еще большему развитию торгового движения между Западом и Дальним Востоком. Но помимо неисчислимых выгод в торговом отношении, сооружение индо-европейского пути будет иметь политическим последствием, как Вы уже это подчеркнули, ослабление антагонизма между Россией и Англией в Средней Азии: исчезнет недоверие, зависть, а также страх перед неизвестным, характеризующие политику Великобритании в этих отдаленных областях. Когда, благодаря соприкосновению с Европой, исчезнет мрак, окружающий эти мистические страны, все увидят что обвинения по нашему адресу были лишены какого бы то ни было основания, и оценят мирный в своей основе и цивилизаторский характер нашего влияния в этих областях.

Не предрешая заранее мнения моего правительства, я не сомневаюсь, однако, что вопрос будет рассматриваться в Петербурге под тем же углом зрения. Я надеюсь, что английские государственные деятели с своей стороны поймут все выгоды, которые принесет их стране осуществление этого проекта. В самом деле, непрерывный железнодорожный путь, соединяющий Калэ с Индией, будет даже более выгоден для Англии, чем для России, и свяжет общностью интересов обе стороны, от согласия между которыми зависит сохранение международного мира и которые в силу своего географического положения призваны внести все блага цивилизации в сердце Азии. Другие европейские государства и, в особенности, Германия, которые более или менее непосредственно сумеют воспользоваться выгодами нового мирового пути, не откажутся содействовать Вам в осуществлении этого международного предприятия. Франция с своей стороны, помимо чисто материальных выгод, которые обещает ей новая дорога, будет иметь глубокое удовлетворение видеть выдающегося французского инженера во главе грандиозного предприятия, предназначенного связать отсталые народности с цивилизованным миром. Принимая во внимание все благодетельное моральное, торговое и политическое значение проектируемой дороги, я без всякого колебания обещаю Вам мое личное содействие и выражаю пожелание, чтобы Ваши усилия увенчались блестящим и полным успехом.

Сегодня же я передаю его сиятельству князю Горчакову письмо которое Вы мне отправили. Я не замедлю сообщить Вам, как отнеслось императорское правительство к Вашему предложению.

Примите, мой дорогой друг, выражение моего глубокого уважения и полной преданности.

Н. Игнатьев.

С письмом Игнатьева в руках Лессепс немедленно поехал в Париж и в начале июня того же года собрал на первое заседание группу близких лиц, которым предложил на рассмотрение проект Котарда. На этом же заседании Лессепс высказал мнение, что вся дорога от Оренбурга до Пешавера может быть закончена в 6 лет. Как бы то ни было, было решено сейчас же приступить к делу. Группой инициаторов была ассигнована небольшая сумма на первоначальные расходы. Тотчас же Лессепс обратился к французскому министру иностранных дел герцогу Брольи с просьбой дать отпуск его сыну Виктору Лессепсу, секретарю посольства, для путешествия в Индию с целью изучения направления будущей дороги. Через две недели, 20 июня 1873 г., русский посол в Париже князь Орлов уведомил Лессепса, что император Александр II разрешил Котарду и Виктору Лессепсу предпринять путешествие по русским провинциям, лежащим между Оренбургом и Самаркандом, и что даны надлежащие инструкции властям в средне-азиатских владениях об оказании самого широкого содействия путешественникам.

Итак, было очевидно, что царское правительство безусловно сочувствует проекту Лессепса. Загадку представляло собой отношение Англии к проектируемой дороге. Поэтому, прежде чем отправить, согласно первоначальному плану, целую экспедицию, под руководством Котарда и Виктора Лессепса, которая должна была исследовать русские пограничные владения и проникнуть в Индию через области, лежащие между обеими великими империями, комитет инициаторов, организованный Лессепсом, решил во избежание напрасных расходов отправить прямо в Индию двух своих членов, Виктора Лессепса и инженера Стюарта. Путешественники выехали из Парижа в октябре 1873 г. В то же самое время Фердинанд Лессепс отправил английскому министру иностранных дел (в кабинете Гладстона) графу Грэнвилю письмо, в котором излагал сущность проекта и уведомлял о поездке своего сына, прося содействия английского правительства. Понятно, по прибытии в Калькутту Виктор Лессепс и Стюарт были приняты с большой любезностью. Им позволили ознакомиться с различными документами, само собой разумеется, разрешили совершить путешествие по северной Индии, но когда они собирались отправиться в Афганистан, им сообщили ответ Грэнвиля, который от имени английского правительства отказался разрешить путешествие через Афганистан во избежание «бесполезного и дорогостоящего конфликта с жителями этих областей» [1]). Получив этот категорический отказ, который резко расходился с русским ответом, наши путешественники пытались тем не менее на свой собственный страх и риск проникнуть в заповедную страну; но они были задержаны английской пограничной стражей, при чем им было решительно запрещено повторить свою попытку. После этого Виктору Лессепсу и Стюарту ничего не осталось, как вернуться в Париж. Их путешествие продли-

[1]) «Английское правительство опасается, что, если исследователи проникнут в Афганистан, возникнут осложнения, которые потребуют английского вмешательства и вызовут непроизводительные расходы».

лось 10 месяцев. В октябре 1874 г. Лессепс и Котард получили от генерала Игнатьева письмо, в котором русский посол снова выражал сочувствие проекту индо-европейского пути. В 1875 г. Котард отправился в Петербург, где был принят министром путей сообщения и другими высокопоставленными лицами, но дело все-таки застопорилось. Началась сербо-турецкая война, надвигалась война русско-турецкая, и было опасно обострять отношения с Англией, которая и без того крайне подозрительно следила за всеми шагами русской дипломатии. Скоро идея «Великой Средне-Азиатской дороги» (Le Grand Central Asiatique) потеряла главного своего сторонника: именно в 1876 г. группа финансистов предложила Ф. Лессепсу взять на себя руководство работами по прорытию Панамского перешейка. Приняв это предложение, решив посвятить его осуществлению все свои силы, Лессепс счел невозможным одновременно заботиться об индо-европейском пути, тем более, что последний проект встречал непреодолимые дипломатические препятствия.

Однако, идея индо-европейского пути продолжала привлекать к себе внимание как русских, так и иностранных инженеров и финансистов. Если не было возможности провести железную дорогу чрез Афганистан, то тем с большей энергией финансисты стали добиваться концессии на проведение рельсовых путей в Персии и через Персию.

В 1878 г. была разрешена концессия на постройку и эксплоатацию железной дороги от Решта до Тегерана французскому банкирскому дому Аллеон. В 1881 г. была выдана концессия французскому финансисту Буаталю на постройку железной дороги от Решта к Тегерану с правом продолжать ее впоследствии до Бендер-Бушира. Но и эта концессия, как все предшествующие, потерпела неудачу. Единственное из нее, что осуществилось, это — железная дорога от Тегерана к мечети Шах-Абдул-Азим. Таким образом, единственная маленькая железнодорожная линия, существующая в Персии, выстроена французами.

Последними русскими концессионерами были Хомяков, Третьяков, Корф и инженер Палашковский. Эти лица в 1889 г. с высочайшего соизволения хлопотали у персидского правительства о получении концессии на постройку железной дороги от города Решта к бухте Чахбар на Индийском океане. Это был грандиозный план железной дороги, которая должна была пересечь всю Персию и, соединившись с русскими железными дорогами, связать сплошным рельсовым путем Петербург с берегами Персидского залива. Проект встретил горячую поддержку в наших официальных кругах, у многих министров, но, в конце концов, благодаря энергичному противодействию статс-секретаря министра иностранных дел Николая Гирса и директора азиатского департамента министерства иностранных дел Зиновьева, не был одобрен нашим правительством.

Причина провала проекта 1889 года была двоякого рода: с одной стороны, боязнь энергичного противодействия со стороны Англии и уверенность, что последняя сумеет добиться для себя такой компенсации, которая сведет на-нет значение русской железной дороги и сделает последнюю лишь разорительной для нашего бюджета, с другой стороны, опасения

некоторых русских государственных деятелей, что транс-персидская железная дорога даст возможность английским товаром заполнить Северную Персию и окончательно убить русскую торговлю в этих областях. «Англии, — говорили сторонники этого взгляда, — самой природой поставлен в Персии барьер, препятствующий распространению ее торговли. Зачем же мы собственными руками будем уничтожать этот барьер и будем созидать пути, по которым победоносная английская торговля дойдет до границ России?» Результатом страха некоторых государственных деятелей России перед экономическим и политическим могуществом Англии, результатом взаимного недоверия обоих государств и были знаменитые англо-русские железнодорожные конвенции 1885 и 1889 г.г., принесшие столько несчастья Персии. По конвенции 1885 г. Англия и Россия договорились не строить самим железных дорог в Персии и не дозволять никому строить железных дорог в этой стране по 1900 г. В 1889 г. означенный договор был возобновлен вплоть до 15 марта 1910 г.

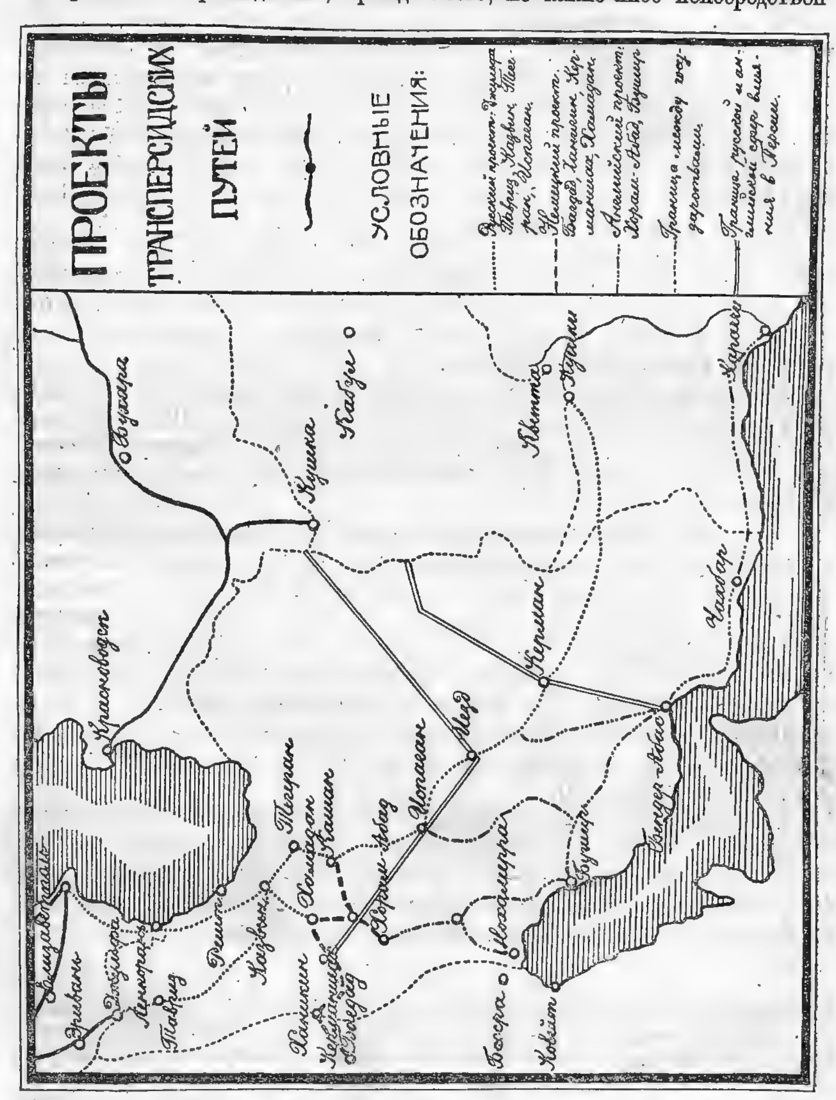
Однако, несмотря на эти договоры, многие представители русского официального и финансового мира продолжают интересоваться вопросами о скорейшем проведении транс-персидской железной дороги. В 1900 г. появляется обратившая на себя внимание в официальных кругах России и за границей только что упомянутая книга инженера П. А. Риттиха: «Железнодорожный путь через Персию», горячо защищающая и доказывающая жизненную необходимость для России неотложного проведения железнодорожного пути: Эривань, Джульфа, Тавриз, Казвин, Тегеран, Исфагань, Шираз, Бендер-Аббас. Риттих советовал воспользоваться осложнениями Англии, занятой войной с Трансваалем [1]), и добиться от Персии исключительной монополии для России на постройку железных дорог в Персии, и доказывал, что англичане «обошли» русских, что они уже построили железную дорогу от Кветты до Нушки и намерены продолжать ее в направлении к Сеистану, что они выхлопатали себе право на свободное плавание по р. Каруну и проч. Само царское правительство, несмотря на запретительные договоры с Англией относительно постройки железных дорог в Персии, продолжало втихомолку изучать вопрос о проведении железных дорог в Персии. Так, в 1889—1900 г. инженеру В. А. Саханскому было официально поручено произвести изыскание в персидских пределах. Соответствующие изыскания производились в пяти направлениях в Северной Персии и в трех — в Южной. В результате своих исследований В. А. Саханский представил доклад о трех транс-персидских железных дорогах: 1) Алиат-Тегеран-Исфагань-Бушир, протяжение 2.145 верст, стоимость 209 милл. р.; 2) Алиат-Тегеран-Шираз-Бендер-Аббас, протяжение 2.186 верст, стоимость 213 милл. р.; 3) Алиат-

---

[1]) Ту же мысль Риттих развивал и в своей статье: «Важная политическая задача», напечатанной в газете «С.-Петербургские Ведомости» 1909 г., № 287. Риттих доказывал, что англо-бурская война затянется надолго, что у бурских республик могут явиться европейские союзники, что не следует медлить и арендовать Бендер-Аббас, подобно тому, как был арендован Порт-Артур.

Тегеран-Иезд-Кирман-Чабар, протяжение 2.290 верст, стоимость 217 милл. руб.

Стремясь к осуществлению проекта транс-персидской дороги, наши империалисты преследовали, прежде всего, не какие-либо непосредствен-



ные экономические цели, как, например, защиту интересов русской промышленности в Персии, а имели в виду более грандиозные задачи, и для данного момента, на первом плане, задачи «политические» и военно-стратегические. В связи с этой точкой зрения Риттих в своей книге с особой

силой подчеркивает крупнейшие «политические и стратегические выгоды», которые Россия получит вместе с сооружением железной дороги хотя бы до Тегерана. По формулировке Риттиха, политические выгоды для России, благодаря проведению железной дороги до Тегерана, будут следующие:

1) «Мы фактически закрепляем за собой те части Персии, которые по Петровскому трактату 1723 года принадлежали нам. Последующими трактатами мы не окончательно отказались от этих владений, мы их отдали во временное владение из «дружбы и любви». Хотя с тех пор прошло много времени и мало кто из русских людей знает об этом, но, во всяком случае, это так, и при окончательном разложении Персии фактически все это отойдет к нам, как нам принадлежащее.

2) «Железная дорога даст нам возможность еще более поднять престиж. Наша мощь, наша государственная сила станет для всех обаятельнее, не будет вопроса о том, кто сильнее: Россия или Англия; этот вопрос бесповоротно решится в нашу пользу.

3) «Этим путем мы незаметно подготовим слияние обоих государств в одно целое[1]). Нет более верной зависимости в наше время, как экономическая. Обоюдные интересы будут слишком связаны. Персы привыкнут смотреть на нас, как на своих благодетелей...»

Стратегическому значению транс-иранской дороги Риттих посвящает специальную главу. Автор доказывает, что «если мы решились проводить Манджурскую дорогу, тем более оснований вести Персидскую», ибо политические и экономические интересы последней превосходят сторицей манджурское направление. «Что же касается Бендер-Аббасской ветви,— говорит Риттих, — то проведение ее отдает нам во власть всю Персию и исключает вопрос о ее разделе на две сферы: Северную — России и Южную — Англии. Никакого разделения сфер не может быть, Персия должна быть наша вся целиком» (Риттих, стр. 49).

Несомненно, что с точки зрения инициаторов русского проекта индо-европейского пути, последний должен был, прежде всего, явиться в руках России могучим орудием борьбы с Англией за гегемонию в Средней Азии, средством окончательного поглощения Персии и превращения ее в русскую губернию и, наконец, ключом к воротам в Индию.

2.

Индо-европейский путь при свете цифр и фактов. — Русская хлопчатобумажная и сахарная промышленности и трансперсидская дорога. — Кавказский транзит.— Индо-европейский путь с финансовой точки зрения.—Железные дороги в Персии и германская дипломатия.

Итак, как мы видим, идея индо-европейского пути и, в частности, транс-персидской дороги давно привлекала к себе внимание многих европейцев...

---

[1]) Курсив везде мой. *М. П.*

Что такое Персия? Это — страна с населением приблизительно в 13 миллионов душ, в значительной своей части пустынная, но тем не менее имеющая немало источников для эксплоатации. Здесь пока нет ни железных дорог, ни фабрик, ни заводов. Все это нужно еще создать. Почва Персии может также привлечь к себе жадные взоры европейских капиталистов и охотников за выгодными концессиями. Здесь имеются угольные копи, железная руда, свинец, олово, нефть и т. д. Но не эти естественные богатства служат главной приманкой, привлекающей к Персии внимание предприимчивых капиталистов различных стран и их правительств. Персия, это — страна, которая лежит на пересечении великих торговых и стратегических путей недалекого будущего. На севере она на протяжении 2.000 верст от Арарата до Зюльфакара прилегает к 150-милл. русской империи, на востоке она соприкасается с границами 300-милл. Индии, на западном фланге на Персию напирает возрождающаяся экономически Турция, а на восточном она лишь Афганистаном отделена от 400-милл. Китайской республики, которая, хотя и медленно, но все же безостановочно прорезывается новыми железнодорожными артериями. Кроме того, Персия омывается на севере Каспийским морем, а на юге Персидским заливом, соединяющим ее морским путем с Австралией, восточным побережьем Африки, Индо-Китаем и т. д., не говоря уже о более отдаленных пунктах, как Гамбург, Лондон, Марсель и т. д. Гегемония в водах Персидского залива принадлежит уже давно Англии, но ее соперник, Германия, начала завоевывать себе накануне мировой войны почетное место в портах южной Персии. В 1916 г. Гамбург-Американская линия установила регулярные ежемесячные рейсы от немецких портов к берегам Персидского залива с остановками в Антверпене, Марсели, Порт-Саиде, Джибути, Мохамерре, Бушир-Аббасе и т. д. Эта немецкая компания вела ожесточенную тарифную войну с английскими линиями. Так, благодаря ей, фрахт Антверпен-Маскат пал с 50 фр. до 15 фр. Благодаря дешевому немецкому фракту, многие товары отправлялись из Англии в Антверпен и оттуда уже шли немецкими судами к Персидскому заливу. Но все же Англия шла далеко впереди Германии. Она установила регулярные еженедельные рейсы между портами Персидского залива и Бомбеем (субсидируемая Британско-Индийская К° и Бомбейская и Персидская К°) и ежемесячные рейсы из Англии (Англо-Арабская и Персидская К°). Кроме того, содержит правильные рейсы английская компания Бр. Бёкнэль. Япония, в свою очередь, готовилась открыть правильные рейсы между своими берегами и Персидским заливом. Но не только большие, но даже маленькие государства тяготеют к Персидскому заливу. Так, отдаленная Норвегия открыла консульство в Бендер-Бушире. Все это доказывает, что Персидский залив, игравший когда-то в эпохи торговой гегемонии финикийцев, вавилонян, ассирийцев, затем последовательно генуэзцев, венецианцев и т. д. роль мирового торгового пути, снова становится одним из важнейших центров международного транзита [1]).

[1]) «Русское Общество Пароходства и Торговли» совершало всего 4 рейса в год к Персидскому заливу, Гамбург - Американская компания — 10 рейсов.

Каковы же ближайшие судьбы Персии? Останется ли она еще надолго, согласно заветным мечтам индо-британских дипломатов школы Керзона, страной-буфером, долженствующим отделять соседние государства одно от другого, будет ли она попрежнему непроходимым барьером, который должна будет обогнуть в своем течении мировая торговля, или, наоборот, Персия сделается великой столбовой дорогой, узловым железнодорожным пунктом, на котором пересекутся когда-нибудь великие артерии гигантского товарооборота четырех прилегающих стран с населением почти в миллиард жителей? Врежется ли пресловутая Багдадская дорога, идущая от Гамбурга, через Берлин*, Вену, Константинополь и Багдад, в сердце Персии и сомкнется там с какой-либо другой ветвью будущего? Соединятся ли русские железные дороги посредством какой-нибудь транс-персидской ветви со всей индо-британской империей, или, наоборот, все эти великие торговые пути упрутся в мертвую точку, остановившись, как у заколдованной черты, на границах зачарованной индо-британскими кудесниками страны, — вот проблемы, которые достаточно было лишь поставить, чтобы понять весь смысл, все значение персидского вопроса.

Нет сомнения, что нынешнее изолированное положение Персии не может долго продолжаться. Персия не может оставаться «вне черты» железнодорожного строительства. Как я уже доказывал в ряде статей накануне мировой войны, вопрос о персидских и вообще центрально-азиатских дорогах может быть отсрочен лишь на самое короткое время. Рано или поздно — он будет поставлен на очередь всем экономическим развитием азиатского и европейского континентов, наконец, промышленным развитием Малой Азии, и особенно Кавказа, Средней Азии, Южной Сибири. Все усилия Англии удержать Тибет, Афганистан, Персию в печальной и унизительной роли государств-буферов — путем насильственного сохранения в этих странах старого политического, экономического и умственного нынешнего положения вещей—сделаются скоро бесцельными перед неудержимым напором экономической эволюции соседних стран, перед натиском внешних и внутренних сил, которые скоро разорвут всякие китайские преграды, тщетно воздвигаемые англо-британской дипломатией («Персидская проблема в вопросе об индо-европейском пути», «Наша Заря», 1911 г., № 1).

Мы знаем, что английское правительство отчасти отказалось от традиционной политики в персидском железнодорожном вопросе. «С точки зрения правительства, — заявил сэр Грэй па заседании нижней палаты 11 июля 1912 г., — было бы неразумно противодействовать сооружению железной дороги, которая, все одно, будет выстроена рано или поздно. Наоборот, чтобы отстоять свои интересы в данном вопросе, Англия должна безотлагательно принять участие в сооружении транс-персидского пути».

Итак, главное дипломатическое препятствие сооружению транс-персидского пути как будто пало. Неизвестно, будет ли английское прави-

---

* Из первоклассных европейских государств одна Франция не имела прямого сообщения с Персидским заливом и отправляла свои товары на английских и немецких судах.

тельство содействовать проведению сквозной рельсовой дороги через Иран, во всяком случае, о прежнем открытом противодействии каким бы то ни было планам железных дорог в Персии не могло быть и речи. Казалось, что теперь как будто последнее слово за финансистами, и весь вопрос в том, найдут ли инициаторы проекта нужные сотни миллионов рублей, чтобы приступить к гигантскому предприятию. Во всяком случае, первый, правда, чисто формальный, этап был уже пройден. 14 июля 1912 г. в Париже состоялось первое организованное собрание учредителей общества по сооружению транс-персидской дороги. Société d'Études du chemin de fer à travers de la Perse окончательно конституировалось и легализировало во Франции свой устав. Совет Общества намечался из 24 лиц, по 8-ми от каждой из трех международных групп (французской, английской, русской) инициаторов Общества. Председателем Совета был избран французский финансист, бывший посланник Рэндр, товарищем председателя — член государственной думы Н. А. Хомяков. Во главе французской группы стал Банк де Пари э де Пэи Ба; в нее входят Сосьетэ Женераль, Контуар Насиональ д'Эсконт и некоторые другие учреждения; во главе английской группы стал банк братьев Беринг.

Как известно, проект транс-персидской дороги, выдвинутый председателем русско-английской палаты Тимирязевым, бывшим председателем государственной думы Хомяковым и др., вызвал оживленную полемику и горячо дебатировался в нашей прессе в конце 1910 г., в течение всего 1911 г.

Несомненно, что при наличности нормальных условий развития русской промышленности сам по себе факт проведения в Персии железных дорог, превращения ее из бедной, лишенной удобных путей сообщения страны в изрезанное рельсовыми путями государство, должен был бы, прежде всего, отозваться благоприятно именно на русской индустрии, дать новый толчок развитию наших производительных сил. Правда, во внешней персидской торговле Россия играла накануне войны первенствующую роль, но ведь пока покупательные силы персидского населения крайне ничтожны. Так, в 1910—1911 г. было ввезено в Персию из всех имеющих с ней торговые сношения европейских и азиатских государств, вместе взятых, товаров на 87 миллионов рублей, что при населении в 13 милл. душ составляет приблизительно по 7 рублей на душу [1]). Из России в том же году ввезено в Персию на 39 милл. рублей (46%); таким образом, покупательная сила единицы персидского населения по отношению к русскому рынку выражалась в скромной цифре: три рубля. Говорить о Персии, как о серьезном рынке для нашей промышленности, было преждевременно. Таким рынком может сделаться только возрожденная Персия. Между тем хорошо известно, что вся наша московская буржуазия и вся оппозиционная печать подвергли резкой критике идею транс-персидского пути, на защиту которого встала, как один человек, официальная пресса. Я уже

---

[1]) Покупательная сила населения Франции по отношению к иностранным товарам определяется в цифре 65—70 рублей на душу.

*

отметил в другом месте, с какой злобой и пеной у рта нападало «Новое Время» на наших московских фабрикантов за их отношение к великому, «грандиозному», «благодетельному» для России проекту. «Новое Время» защищало этот проект и, само собой разумеется, исключительно во имя «интересов промышленности и общих национальных, экономических и политических интересов России» («Новое Время», 25 ноября 1910 г.), всю же оппозиционную этому проекту прессу, как то: «Речь», «Русские Ведомости», «Русское Слово», «Утро России», не говоря уже о «Киевской Мысли», «Одесских Новостях» и т. д., «Новое Время» обвиняло в служении интересам дома Рябушинских и К°, в ползании на задних лапках перед московскими «ситценабивными фабрикантами», «золоторунными меценатами», «миткальными вельможами» и т. д., не желающими пошевелить пальцем о палец для завоевания внешнего рынка. «Новое Время» глубоко возмущалось тем, что Персия расценивается г.г. Крестовниковыми, Рябушинскими и всеми прочими хлопчатобумажными фабрикантами исключительно с точки зрения интересов миткаля. Чтобы выяснить причины отрицательного отношения многих представителей крупной промышленности значительной части России и, прежде всего, московского района к проекту индо-европейского пути, нужно ответить на два вопроса: 1) Какие отрасли нашей промышленности играли доминирующую роль в торговле с Персией? 2) На чем основана была гегемония России на персидском рынке?

По данным, опубликованным администрацией персидских таможен о внешней торговле Персии с 21 марта 1910 по 20 марта 1911 г.г., общий оборот персидской торговли по всем границам равнялся в этом году 859.934.534 кранам. Из этих 860 милл. кран, или 155 милл. рублей (кран — 17 коп.), половина (56%) приходится на долю России (582 милл. кран). Вот как распределяются различные страны по цифре своего оборота с Персией (кранах) [1].

	Импорт.	Экспорт.	Итог.
Россия	219.559.206	262.226.136	481.785.342
Британская Империя .	189.665.159	37.412.841	227.078.000
Турция	16.268.388	40.002.678	55.271.066
Франция	13.637.802	13.101.022	26.738.824
Германия	13.977.445	2.088.500	16.045.945
Австро-Венгрия . . .	10.847.818	98.924	10.946.742
Бельгия	8.134.773	436.411	8.593.184
Афганистан	4.125.598	2.411.279	6.536.877
Италия	2.781.859	3.974.953	6.756.805
Маскат	153.814	215.889	369.703
Китай	403.375	2.337.000	2.740.375
Соед. Штаты	292.138	5.040.194	5.332.332
Остальные страны . .	5.858.256	6.138.076	11.996.332
	484.507.631	375.426.903	859.934.534

[1]) Довоенный курс крана колебался между 15 и 18 копейками.

Итак, в 1910—1911 г.г. Россия ввезла в Персию товаров на 219 милл. кран (39,14 милл. рублей), т.-е. около половины (45,13%) всех товаров, в которых нуждается Персия (484 милл. кран). В свою очередь Персия экспортировала в Россию приблизительно 70% вывозных персидских товаров. Ясно, какую доминирующую роль играла Россия в экономической жизни Персии. Какие же фабрикаты ввозила Россия в Персию? Главными предметами русского экспорта на персидские рынки являлись хлопчатобумажные ткани, сахар, чай, керосин. Так, в 1908—1909 г.г. Россия ввезла в Персию хлопчатобумажных изделий на 6.676.000 руб., в 1909—1910 г.г.—на 8.401.902 руб., а в 1910 г.—уже на 9.962.800 рублей, что составляет около 25% всего количества хлопчатобумажных тканей, ввозимых в Персию, и приблизительно $^1/_4$ общей суммы русского ввоза. Особенно быстро рос экспорт русского сахара в Персию: 11.458.880 руб. в 1908—1909 г.г., 13.156.060 руб.—в 1908—1910 г.г. и 18.750.300 руб. в 1910—1911 г.г. По ввозу сахара в Персию Россия накануне мировой войны занимает первое место и вытесняет своих конкурентов: Францию, Австрию и Индию. В предшествующие годы Россия ввезла в Перисю 60—70% всего потребляемого в этой стране сахара, в 1910—1911 г.г. на долю России приходится уже 84% всего ввезенного в Персию сахара и 43,7 общей суммы русского ввоза в Персию. Итак, накануне войны можно было надеяться, что скоро настанет время, когда Россия сделается единственным поставщиком сахара в Персию. Что же касается хлопчатобумажных изделий, то Россия занимала 2-ое место, идя позади Англии, но с каждым годом влияние русских хлопчатобумажных вельмож растет на персидском рынке в ущерб английским фабрикантам. Равным образом, рос ввоз в Персию чая из России (1.722.500 руб. в 1910—1911 г.г.), затем нефти и керосина. Ввоз железа и железных изделий в Персию был вообще ничтожен, так как эта страна потребляет мало железа. Всего было ввезено в Персию в 1910—1911 г.г. из-за границы железа и железных изделий на 1.819.000 рублей, что составляет едва $^1/_{50}$ часть всего ввоза иностранных товаров в Персию. Таким образом, для международной металлургической индустрии Персия не играла накануне войны никакой роли в качестве рынка.

По данным, опубликованным той же администрацией персидских таможен, внешняя торговля Персии за 1911—1912 г.г. сильно поднялась по сравнению с предшествующим годом и дошла почти до миллиарда кран (990.993.122 крана), увеличившись по сравнению с 1910—1911 г.г. более чем на 130 миллионов кран. Более половины этой последней суммы приходится на долю увеличения именно русской торговли с Персией. В самом деле, внешняя торговля России с Персией, равнявшаяся в 1910—1911 г.г. 481.785.342 кранам, поднялась в 1911—1912 г.г. до 552.077.671 крана. В 1911—1912 г.г. различные страны распределялись по своей торговле с Персией в следующем порядке:

	Импорт.	Экспорт.	Итог.
Россия	267.797.875	284.279.796	552.077.671
Англия (вместе с Британской Индией) . .	220.703.973	55.370.343	276.074.316
Турция	21.440.785	37.883.555	59.324.340
Германия	16.626.094	4.925.357	21.551.451
Франция	11.489.145	2.590.590	14.089.735
Бельгия	9.947.714	674.522	10.622.236
Австро-Венгрия	9.636.458	80.150	9.616.608
Афганистан	5.657.183	3.239.075	8.896.858
Италия	2.152.291	10.382.472	12.535.033
Голландия	1.451.641	308.845	1.760.486
Оман	1.350.310	5.994.372	7.344.682
Швейцария	801.230	20.686	821.916
Соед. Штаты	734.811	6.409.230	7.144.141
Китай	587.491	6.870.450	7.457.941

Итак, русская торговля с Персией с 1910—1911 г.г. по 1911—1912 г.г. увеличилась на 70 милл. кран. Однако, не следовало, как это делали панегиристы нашей внешней политики по отношению к Персии, подчеркивать необыкновенный рост русской торговли с этой страной. Нужно ли распространяться о том, что именно персидская политика царизма мешала развитию русских торговых сношений с соседней страной. Какова может быть покупательная сила населения страны, где господствует вечная анархия, где отсутствует кредит, где нет устойчивой и однообразной монетной системы? Насколько русская промышленность страдала в результате анархии, царящей в Персии, видно из цифр, которые ежегодно публиковались той же Высшей Бельгийской администрацией персидского таможенного ведомства (Statistique commerciale de la Perse. Tableau général du commerce avec les pays étrangères, publié par l'Administration des Douanes — Торговая Статистика Персии). Если мы возьмем за базу 1906 — 1907 г., год, предшествовавший заключению англо-русского соглашения, мы увидим, что с той поры русский ввоз в Персию не только не возрос, а, наоборот, обнаружил тенденцию к сокращению. Русский ввоз в Персию, равнявшийся 222.000.000 кранам в 1906 — 1907 г., опустился в 1907 — 1908 г. до 191 миллиона кран, в 1908 — 1909 г. до 179 милл. кран, поднявшись затем в 1909 — 1910 г. до 226 милл. кран, русский ввоз в Персию снова упал в 1910 — 1911 г. до 219 милл. кран. Только в 1911 — 1912 г. наш ввоз в Персию значительно поднялся по сравнению с 1906 — 1907 г. Но эти абсолютные цифры не дают полного представления об убытках русской промышленности в Персии. Дело в том, что в результате анархии, поддерживаемой в этой стране ее внешними врагами, персидская валюта неудержимо падала, так что в то время, как только недавно 10 кран равнялись 2 русским рублям, в 1913 г. те же 10 кран оцениваются по курсу 1 р. 65 к. или даже 1 р. 50 к., т.-е. ныне 1 кран пал с 20 коп. до 15 коп. Если мы примем во внимание неудержимое падение персидской валюты, мы увидим, что цифры русского ввоза в Персию отнюдь не свидетельствовали о блестящем успехе русской торговли в Персии.

Как бы то ни было, России накануне войны принадлежала гегемония на персидском рынке. И это преисполняло глубокой радостью сердца многих наших патриотов. «Он (персидский рынок), — восклицал с умилением С. С. Остапенко [1]), — является гордостью и славой новой экономической политики, перебросившей взор за барьер территориального расширения государства и направившей отечественную промышленность на внешние рынки... Для части же русской обрабатывающей промышленности он представляет школу и является первым удачно исполненным уроком. Персидский рынок может служить идеальным образцом для перспектив русской промышленности и будущей политики государства...» Таковы отрадные заключения, к которым приводил г-на Остапенко факт гегемонии России на персидском рынке.

На чем же покоилась гегемония России на персидском рынке? Во-первых, на возврате пошлин при вывозе фабрикатов за границу, и, во-вторых, на запрещении транзита иностранных товаров в Персию через Кавказ. Как известно, транзит иностранных товаров в Персию через Закавказье был закрыт в 1883 г. в результате докладной записки, представленной г. Зиновьевым министру иностранных дел. Начиная с этого периода до 1903 г., т.-е. в течение двадцати лет, никакие иностранные товары не могли проникнуть в Персию через Россию. С 1903 г., т.-е. с момента вступления Персии во всемирный почтовый союз, иностранные товары начали проникать в Персию через Россию в почтовых пятикилограммных посылках, таким образом, в 1910—1911 г. в Персию проникло 271 тысяча посылок, что представляет собой известный обход запрета кавказского транзита. Все же, пока существовал этот запрет, русская индустрия имела значительные шансы на своей стороне в борьбе с иностранной конкуренцией на персидском рынке. Но как только началось бы сооружение индо-европейского пути, транзитный запрет пришлось бы снять, ибо, само собой разумеется, что ни правительства, ни сама биржа, ни общественное мнение во Франции и Англии не допустили бы участия капиталистов своих стран в сооружении такой дороги, к головным участкам которой ни Франция, ни Англия не могли бы подвозить своих товаров. Да и в самом деле, что это был бы за индо-европейский путь, по которому Европа не могла бы экспортировать своих фабрикатов в Индию, а стало быть, и в Персию? Достаточно только поставить этот вопрос, чтобы понять, что самой постановкой вопроса об индо-европейском пути судьба транзитного запрета решалась в смысле его скорого снятия.

Итак, — рассуждали представители русской хлопчатобумажной и сахарной промышленности, — если не заглядывать в более или менее отдаленное будущее, когда русская промышленность будет в состоянии бороться на внешних рынках без помощи возвратных пошлин и премий, несомненно, что непосредственным результатом сооружения транс-персид-

---

[1]) С. С. Остапенко, «Внешние рынки России. Персидский рынок и его значение для России». Киев, 1913, см. стр. 78.

ской дороги будет уменьшение вывоза русского сахара, хлопчатобумажных изделий и т. д. на персидские рынки. До введения транзитного запрета французский сахар марсельских заводов Сен-Луи занимал господствующее положение на персидском рынке. Накануне мировой войны сахарные заводы Сен-Луи ввозили в Персию через Персидский залив 9.590 тонн сахару и через Трапезунд — 1.775 тонн. С открытием кавказского транзита десятки тысяч тонн французского рафинада снова пойдут по старому пути с севера через Батум, не говоря уже о линии Трапезунд — Тавриз, которая по настоянию французов и англичан будет сооружена сейчас же после проведения транс-персидской дороги, и начнут вытеснять русские фабрикаты. Что касается хлопчатобумажных изделий, то Англия занимает по ввозу этих товаров первое место на персидском рынке. Так, в 1910 — 1911 г. Англия ввезла в Персию хлопчатобумажных изделий на 15.693.700 руб., в то время как Россия ввезла всего на 9.962.000 руб. Что же будет, когда английские товары начнут проникать на средне-азиатские рынки не только по южным, но и северным путям?

Когда заходила речь об отрицательном отношении наших московских фабрикантов к идее транс-персидского пути, наша официальная и официозная печать решительно заявляли, что голос одних мануфактурных фабрикантов не может считаться голосом представителей всей русской промышленности. Если верить «Новому Времени», наша металлургическая индустрия нуждалась в персидском рынке для сбыта своих продуктов.

«Русская промышленность далеко не исчерпывается производством ситцев. Наше рельсовое и вагоностроительное производство, например, настолько расширилось и усовершенствовалось, что уже теперь ищет рынков за пределами России и находит. Если мы можем поставлять рельсы и вагоны для Италии и даже Южной Америки, то сумеем изготовить их и для Персии. Сооружение железных дорог в Персии по русскому почину создает, таким образом, новый близкий и обширный рынок для нашей металлургической промышленности, для угля и нефти» («Новое Время», 11 ноября 1910 г.).

Итак, в вопросе о транс-персидском пути шла, очевидно, прежде всего, борьба между русской металлургической и русской же текстильной индустрией[1]). Я уже подчеркнул, какую колоссальную привилегированную роль играет во внешней политике всех современных государств именно металлургическая индустрия. Можно считать законом, что когда происходит столкновение между интересами металлургической промышленности и интересами других отраслей национальной индустрии, победа всегда остается за стальными королями. Пусть «миткальные и ситценабивные

---

[1]) «Ситцевые радикалы»,—иронизировала та же газета,—пробуют кого-то уверить, что «Новое Время» — враг русской промышленности. Их испугало, что новый мировой путь сократит барыши московских ситценабивных фабрикантов. Эти барыши не пострадают от железной дороги, если только золоторунные меценаты пожелают пошевелить пальцем о палец» («Новое Время», 25 ноября 1910 г.).

вельможи», «сахарные бароны» и т. д. играют в экономическом хозяйстве данной страны, в ее экспорте, торговом балансе и т. д. такую роль, перед которой совершенно бледнеет роль стальных королей, факты последних десятилетий доказали, думается нам, что дипломатия считается, прежде всего, с действительными или даже фиктивными интересами металлургической индустрии, пренебрегая, если нужно, в угоду последней, интересами остальных отраслей национальной промышленности. Но действительно ли наш внутренний рынок был перенасыщен чугуном, грозило ли нашим металлургическим заводам неизбежное в близком будущем сокращение производства, могло ли сооружение транс-персидской дороги явиться своего рода предохранительным клапаном, который даст возможность ослабить все последствия надвигающегося кризиса в одной из важнейших отраслей народного хозяйства? Если даже рассматривать вопрос с этой специфической точки зрения, придется признать, что все эти рассуждения представляли собою чистейший блёф. Еще до ассигнования полумиллиарда рублей на программу-минимум национального судостроительства председатель совета министров В. Н. Коковцов в своей речи от 3 апреля 1912 г. в зале заседаний Московского Биржевого Общества следующими словами характеризовал положение дел в нашей металлургической промышленности:

«Наши металлургические заводы, так недавно переживавшие продолжительный кризис вследствие недостатка сбыта, при всех усилиях и напряженной работе не в состоянии удовлетворить потребности страны. Не хватает чугуна, железа, балок и гвоздей. Теперь обнаруживается недостаток цемента, извести и кирпича. За исключением отдельных отраслей наблюдается усиленный спрос почти на все продукты. Выясняется как будто такое положение, что оборудование русской промышленности было достаточно только для страны с низким достатком населения».

«Не хватает чугуна, железа, балок и гвоздей!» — восклицает председатель совета министров. И мы знаем, что еще за год перед тем, после подачи в октябре 1910 г. заявления в министерство торговли и промышленности московскими и рижскими фабрикантами о недостатке чугуна, совет министров после долгих совещаний разрешил специальным законом 18 мая 1911 г. ввоз в Россию на льготных условиях 10 миллионов пудов заграничного литейного чугуна, главным образом, для нужд московского района. По мнению таких специалистов, как Туган-Барановский, острый чугунный голод, от которого страдала вся наша промышленность, едва ли мог скоро прекратиться. При таких обстоятельствах было очевидно, что проект транс-персидской дороги преследовал чисто спекулятивные цели, что его осуществление могло лишь вызвать новое повышение на бирже наших металлургических ценностей [1]), но фактически вся эта затея

[1]) О повышении курса русских металлургических ценностей за последние годы накануне войны см. любопытные данные в «Ежегоднике» газеты «Речь», за 1912 г., стр. 559—560. Вместе с тем заслуживает внимания непрерывный рост цен продуктов железоделательной промышленности. 1 пуд литейного чугуна стоил 45 коп. в 1909 г., 56 коп. — в 1910 г., 73 коп. — в 1911 г., 1 пуд сортового железа — 1 р. 20 коп. в 1909 г., 1 р. 35 коп. — 1910 г., 1 р. 45 коп. — в 1911 г. Балки — 1 р. 20 коп. в 1909 г., 1 р. 31 коп. — в 1910 г., 1 р. 45 коп. —

содействовала бы не столько расширению производства наших отечественных, сколько иностранных, главным образом, французских, английских и германских заводов. Конечно, при сооружении железнодорожного пути в Персии международные металлургисты сумели бы сбыть туда, как это всегда бывает при подобного рода предприятиях в экзотических странах, Турции, Китае, Индии и т. д., локомотивы, вагоны, рельсы, балки, гвозди по взвинченным ценам, и тут-то наши заводчики имели бы возможность поживиться. Выгодно было бы, как это часто делают французы при сооружении железных дорог в Индо-Китае, Марокко, Мадагаскаре и т. д., попросту заказать вагоны, локомотивы в Германии, чтобы затем их сбыть под собственной национальной маркой и с ответствующим куртажем в отдаленную Персию.

Как бы то ни было, начали ли бы строить рельсовый путь в Персии чисто немецкие и бельгийские компании, приняли ли бы непосредственное участие в этом предприятии некоторые якобы истинно-русские вагоностроительные, рельсопрокатные и т. д. заводы, осуществление проекта легло бы новым бременем на население. Мы не говорим уже о том, что, прежде всего, нужно было бы позаботиться о проведении насущных железнодорожных линий в самой России, где постройка новых линий едва поспевала за приростом населения и развитием товарооборота. По вычислениям специалистов, у нас строили сотни верст железных дорог, когда нужно было строить самое меньшее тысячи верст. Но почему-то наши патриоты пеклись, прежде всего, о Персии и основной задачей русского железнодорожного строительства считали сооружение меридионального рельсового пути через эту страну. Кому же пришлось бы поплатиться своими боками ради осуществления столь грандиозного предприятия?

По вычислениям Общества по сооружению транс-персидской дороги, сооружение этого пути должно обойтись приблизительно в 15 милл. фунт. стерл., т.-е. менее чем 150 милл. рублей. Ясно, что эта цифра далеко ниже действительной стоимости дороги. Инженер В. К. Соханский определял в 1899 — 1900 г. стоимость дороги в 209 — 217 милл. рублей. Мы думаем, что ближе всех к истине известный московский статистик В. Михайловский, по вычислениям которого постройка затеянных 2.625 верст обойдется самое меньшее в 350 милл. рублей[1]). При этом нам хотелось бы обратить внимание на одно важное обстоятельство, которое упускается из виду как в русской, так и в европейской литературе при всех подобных расчетах. Кто скажет нам теперь, каково приблизи-

---

в 1911 г. и т. д. Повысились и цены на кровельное железо. Рост цен как на основной металл — чугун, так и на готовые железные изделия не останавливался и в течение последующих годов, именно 1912 и 1913. Таким образом, неудивительно, что финансовые результаты металлургических предприятий оказывались накануне войны все более благоприятными с году на год (см. «Ежегодник» газеты «Речь» за 1913 г., стр. 173—177, и «Ежегодник» за 1914 г., стр. 391—395).

[1]) Общее протяжение дороги Лондон-Бомбей, по расчетам инициаторов проекта, 8.200 верст. Дорога пройдет по следующим пунктам: Александрово—Ростов-на-Дону—Баку, Решт, Тегеран, Керман, а оттуда на Нушку, где должно произойти соединение с индийскими дорогами.

тельно будет протяжение проектируемой дороги? Мы знаем, что в Персии существует маленькая рельсовая ветка, идущая от Тегерана к святилищу Шах-Абдул-Азим. И вот, хотя тысячи европейцев побывали в Тегеране, нам до сих пор неизвестно, сколько верст от Тегерана до этой священной мечети. Открываю капитальную книгу знаменитого английского ученого Эдуэрда Брауна «Персидская революция» и на странице 43-й читаю, что местечко Шах-Абдул-Азим находится на расстоянии 20 километров от Тегерана, на странице 53-й это расстояние уменьшается всего до 6 — 8 миль, т.-е. от $9^1/_2$ километров до 12,8 км, а на странице 148-й то же расстояние падает до «нескольких миль». Эти противоречия профессора отнюдь не являются результатом простой рассеянности или какой-либо опечатки. Очевидно, что на каждой странице профессор, правда, сам побывавший в Персии, пользуется другим источником, а эти источники отнюдь не согласуются между собой. Так, Орсоль («Персия и Кавказ») определяет то же расстояние в 8 километров, бельгийский профессор Бриктэ («В стране льва») в $8^1/_2$ километров, Керзон в $9^1/_2$ км, другие определяют в 10 км, 13 км и т. д. Итак, до сих пор неизвестно, каково протяжение единственной и притом крошечной железнодорожной ветки в Персии, ветки, находящейся притом не в каком-нибудь глухом углу страны, а под боком у столицы. Ясно, с какой осторожностью нужно относиться ко всем расчетам со стороны заинтересованных лиц относительно «приблизительного» протяжения будущей транс-персидской линии. Когда в некоторых местах Сибири спрашиваешь старожила, сколько верст до такого-то места, слышишь, к примеру, ответ: «верст десять с гаком» — «Ну, а без гака?» — «Без гака будет, пожалуй, 13, а может быть, даже 20». Вот так всегда и нужно считать, прикидывая этот самый «гак», когда наталкиваешься на приблизительные вычисления всякого рода прожектеров относительно длины того или другого проектируемого пути где-нибудь в Индо-Китае, Марокко, Персии и т. д.

Итак, до сих пор неизвестно, каково будет протяжение транс-персидского пути, зато уже видно, какие технические трудности придется преодолеть при сооружении этого пути! Дорога должна итти от Астары и пересечь Решт, Казвин, Тегеран, Кум-Кашан, Испагань, Иезд и Керман (см. карту). Не будем говорить об южной колее, так как еще неизвестно, пойдет ли дорога от Кермана к Нушке, Бендер-Аббасу, Чахбару или Карачи. Во всяком случае, уже до Кермана придется побороть серьезные препятствия, которые крайне удорожат стоимость пути. Вот высота упомянутых нами пунктов нар уровнем моря («Таймс»):

Решт	75	футов	над	уровнем	моря.
Казвин	4.100	»	»	»	»
Тегеран	3.860	»	»	»	»
Испагань	5.330	»	»	»	»
Иезд	4.020	»	»	»	»
Керман	5.680	»	»	»	»

Итак, как мы видим, согласно проекту 1910 г., русско-индийский путь должен был итти или от Джульфы через Тавриз, или от Астары

через Решт до Тегерана, затем на юг до Испагани, а оттуда в восточном направлении до Нушки. Согласно английскому проекту, транс-персидский путь, если ему суждено будет осуществиться, должен от Испагани или Иезда пойти в перпендикулярном направлении на юг до Бендер-Бушира или Бендер-Аббаса, чтобы от последнего пункта итти на протяжении нескольких сот верст в восточном направлении вдоль побережья Персидского залива в районе огня английских судов.

Русский проект 1910 г. фактически отдает Тегеран, Испагань и вообще все области Персии, пересекаемой этим путем, во власть наших казачьих отрядов и батальонов Кавказского военного округа, вместе с тем он ставит транс-персидскую дорогу вне военного контроля Англии; великобританский проект, крайне удлиняя дорогу и ведя ее кружным путем, отдает всю конечную часть рельсовой колеи от Бендер-Аббаса через Чахбар до Карачи во власть английского флота, который в случае нужды сумеет, конечно, разрушить эту колею, прервать по ней сообщение и помешать наступлению неприятельской армии на Индию.

Немецкий проект Багдад-Ханикин-Керманшах-Хамадан преследовал, прежде всего, экономические цели и должен был облегчить Германии завоевание персидского рынка. Вместе с тем, перспектива осуществления этого проекта поставила Англию в необходимость заключить новый компромисс с Германией по багдадскому вопросу, сделав совершенно бесцельным всякое противодействие со стороны Англии дальнейшему продолжению Багдадского пути [1]).

В русской группе, входящей в Общество по сооружению транс-персидской дороги, участвовали наши важнейшие финансовые учреждения, именно все главные петербургские банки: Соединенный Московский, Учетно-Ссудный банк Персии и Варшавский Коммерческий Банк. Однако, интерес этих серьезных предприятий к проекту отнюдь не свидетельствовал о его выгодности с финансовой точки зрения.

Многие английские специалисты определяли стоимость сооружения одной мили персидского железнодорожного пути в 10 — 15 тысяч фунтов стерлингов, т.-е. приблизительно в 100 — 150 тысяч рублей, почти вдвое дороже, чем считал когда-то Риттих. Таким образом, вся транс-персидская дорога будет стоить отнюдь не 150 милл. рублей, а более 300 милл. рублей, т.-е. почти столько же, сколько будет стоить Багдадская дорога. Но я уже доказал, что Багдадская дорога, хотя она и прорезывает Турцию — которая, при всей своей отсталости, все же гораздо богаче Персии, — является предприятием с финансовой точки зрения маловыгодным и не окупающим расходы. Внешняя торговля (специальная) Турции в 1906 г.—434 милл. рублей; Персии—123 милл. рублей; в 1910 г. внешняя торговля Турции в $3^1/_2$ раза превышает торговлю Персии, тем не менее Багдадская дорога подвигается вперед только благодаря километрической гарантии, обеспеченной доходами Дэт Пюблик. Но для успешного продолжения Багдадской дороги оттоманское правительство добивается от европейских правительств увеличения таможен-

[1]) См. выше, стр. 69, 70.

ных пошлин с 11% до 15%, при чем эти 4% должны пойти исключительно на километрическую гарантию Багдадской дороги. Но так как Германия по своей торговле с Турцией стоит далеко позади Англии, Франции, Австрии и даже Италии [1]), ясно, кому придется расплачиваться за сооружение Багдадского пути.

Несомненно, что транс-персидская дорога не окупала бы своих расходов. Ни пассажирское, ни товарное транзитное движение из Европы в Индию, конечно, не было бы в состоянии обеспечить доходность этой дороги.

Итак, без километрической гарантии проект транс-персидской дороги не может быть осуществлен. Но где же царское правительство нашло бы специальные доходы для обеспечения этой километрической гарантии? «Может быть, царское правительство, подражая действиям германского в багдадском вопросе, потребовало бы увеличения пошлин на все ввозные товары в Персию? Это было бы очень любопытно. Ведь все доходы с северных таможен Персии уже находятся под контролем России и идут на уплату персидских долгов России же и процентов по ним. Все южные таможни — под контролем Англии. А так как вся персидская торговля на севере находится в руках России, а на юге — Англии, ясно, что обе эти страны, прежде всего, и поплатятся в результате повышения ввозных пошлин. Очевидно, что ввоз русских хлопчатобумажных изделий, сахара и т. д. на северные персидские рынки должен будет сократиться», писали мы в 1913 г.

На страницах русской прессы рисовались порой и другого рода перспективы. Вместо обычной на Востоке гарантии железнодорожного строительства царское правительство попросту вводит особый удешевленный провоз товаров, идущих транзитом через Россию, по русским казенным железным дорогам. Что это значит? Да попросту то, что миллионы рублей перекачивались бы из русской казны в карманы международных биржевиков, т.-е., что убыток по эксплоатации «грандиозного», «великого» и т. д. пути лег бы, прежде всего, на русского плательщика налогов [2]). А во сколько обошлась бы тому же злополучному русскому плательщику налогов охрана 2000-верстного рельсового пути, проходящего по враждебной нам стране?

Так для кого же и для чего проектировалась сквозная дорога через Персию? В ноябре 1910 г. «Новое Время» рассматривало, как мы видели, вопрос, главным образом, с точки зрения мнимых или действительных интересов русской металлургической индустрии. После года размышлений «Новое Время» нашло, очевидно, свои старые

---

[1]) Торговля Англии с Турцией в 1908—1909 г. — 1.400 милл. пиастров, Франции — 700 милл., Австро-Венгрии — 655 милл., Италии — 345 милл., Германии — 308 милл., России — 307 милл. («The Statesmans Year Book», 1912, стр. 1293 — «Ежегодник»).

[2]) И без того дефицит русских железных дорог определялся накануне войны во внушительной сумме 107 милл. рублей ежегодно.

аргументы малоубедительными и решило, скрепя сердце и жертвуя соображениями «национальной гордости», поставить точки над i.

«Великим индийским путем воспользуется впереди других германская торговля. Но это только укрепит русско-германское доброе соседство. Чем шире Германия разовьет свою торговлю с Индией и Востоком вообще через Россию, тем больше она будет заинтересована в поддержании с нами теснейших добрых отношений. Индо-германский торговый обмен, когда он будет оцениваться сотнями миллионов рублей, предотвратит возможность русско-германского торгового столкновения надежнее всяких торжественных договоров, обещаний и бесед» («Новое Время», 1911 г., 22 дек.).

Итак, выдвинут был новый блестящий аргумент. Индо-европейский путь будет иметь последствием «реальное, а не словесное только улучшение русско-германских отношений», «будет обеспечен твердый европейский мир» и т. д. Уже и раньше «Новое Время» несколько раз, правда, более или менее осторожно намекало на те выгоды, которые извлечет от сооружения индо-европейского пути Германия, но нигде так ярко не подчеркнута эта сторона вопроса, как в упомянутой статье. Вот с этого-то и надо было начать с самого открытия кампании в пользу транс-персидского пути.

Очевидно, для понимания многих событий царской внешней политики последних десятилетий приходится руководиться методом «cherchez l'Allemagne» [1]). Да, несомненно, эта могучая, с лихорадочной быстротой развивающая свои промышленные силы страна была заинтересована в том, чтобы Россия открыла ей путь в Среднюю Азию и к Персидскому заливу, как когда-то она была заинтересована в захвате Россией Квантунгского полуострова. Вспомним, с каким пафосом говорил Вильгельм о великом рельсовом пути, который с окончанием транс-сибирской дороги соединить вольный город Гамбург с твердыней русского могущества на Дальнем Востоке — Порт-Артуром.

Следует заметить, что и без русских поощрительных мер германская торговля с Персией росла с достаточной быстротой. В Персии имелись немецкие фирмы, являющиеся посредниками между Персией и Германией. Фирмы эти следующие: 1) Ф. Байер в Тегеране, 2) И. Вурст в Реште, 3) Отто Брендли в Кермане, 4) Роберт Венегхаус и К° в Бушире, 5) Линге в Бендер-Аббасе, 6) Моссиг и Шенеман в Тавризе, Урмии и Хое 7) А. Лотц в Хамадане, Керманшахе и Сенна.

Немецкие товары проникали в Персию, главным образом, в виде почтовых посылок. Как было уже отмечено выше, после того как Персия присоединилась к тому дополнительному соглашению международной почтовой конвенции, согласно которому посылки до 5 килограммов, т.-е. до 12-ти фунтов весом и до 11 вершков длиной, пользуются льготным почтовым тарифом и пересылаются между всеми странами почтового союза, в Персию начался усиленный приток почтовых посылок из-за границы. Так как эти посылки никакими пошлинами не облагаются, то многие товары, несмотря на относительно высокие почтовые расходы, могут конкурировать с русскими. В 12-фунтовой посылке может

---

[1]) «Ищите Германию».

свободно уместиться 90 аршин ситцу, дюжина ножей и вилок и т. д. За последнее время эти посылки страшно возросли в количестве и перегрузили джульфинскую почту. Заграничные посылки разделяются на две категории: с объявленной ценностью и без объявленной ценности. Нижеследующая таблица указывает на быстрое развитие привоза посылок в Персию за период 1904—1910 г.:

	Посылок без объявленной ценности:	Посылок с объявленной ценностью:		
Привезено в 1908 г. . .	10	652	на сумму	41.486 фр.
» » 1910 г. . .	179.272	91.856	» »	23.984.180 »

Немецкие фабриканты вполне оценили, какое огромное удобство представляет для них возможность пользоваться почтовыми посылками, и они сумели опередить все другие страны по числу посылок в Персию [1]). Размер посылки до 1 метра в длину при 4 вершках в ширину и высоту позволяет пересылать какой угодно товар: бумажные вещи и игрушки, готовое белье и платье, химические продукты и лекарства и даже оружие. Известно, что браунинги и маузеры, которыми были вооружены персидские революционеры в годы революции, получались, главным образом, в почтовых посылках из Германии.

Сравнительное участие отдельных стран в пересылке товаров почтовыми посылками в Персию видно из следующей таблицы, указывающей на количество посылок, проникших в Персию в 1909 и 1910 г.г.

Страны.	1909 г.	1910 г.
Германия	47.481	75.621
Турция	44.489	43.880
Австрия	24.438	28.208
Европейская Россия	22.092	47.183
Франция	17.471	30.221
Бельгия	10.884	69.320
Англия	9.380	21.988

Итак, как мы видим, и без индо-европейского пути торговля Германии с Персией быстро росла. Но очевидно, что достигнутые Германией успехи казались «Новому Времени» недостаточно гарантирующими прочность русско-немецкой дружбы, и поэтому русскому народу во имя идей мира и поддержания добрососедских отношений с Германией необходимо было взвалить на свои плечи такое бремя, как сооружение гигантского рельсового пути через чуждые нам персидские пустыни.

Не только «Новое Время», но и многие другие авторитеты подчеркивали великое значение индо-европейского пути именно для Германии; так, в беседе с сотрудником «Русского Слова» В. И. Тимирязев сделал следующее заявление:

«Я думаю, что постройка русско-персидско-индийского пути ни в чем не умалит великого культурного начинания Германии в Малой Азии

[1]) На это обстоятельство обратил, между прочим, внимание Думы г. П. Д. Капнист в речи от 21 мая 1913 г., указав на переполнение северного персидского рынка почтовыми посылками и на постепенное закрытие этого рынка для московской промышленности.

по постройке Багдадской дороги... Германия не будет препятствовать осуществлению русско-индийского железнодорожного сообщения, преследующего не конкурентные с Багдадской дорогой задачи, а содружеские ей цели оживления и расширения международного обмена, создания новых рынков и насаждения культуры в странах, в ней нуждающихся» («Русское Слово», 5 ноября 1910 г.).

Но не все защитники транс-персидского пути были так откровенны, как Тимирязев и публицисты «Нового Времени». Так, например, чтобы позолотить пилюлю, которая подносилась русской промышленности и всему русскому народу в форме дорого стоящего индо-европейского пути, многие защитники этой затеи пытались уверить, будто транс-персидская дорога явится противовесом грозному немецкому предприятию Багдадской линии, которая с проведением Ханикинской ветви, все одно, врежется в сердце Персии и начнет вытеснять оттуда русские товары и русское влияние. Чтобы ослабить роковой удар, угрожающий России, необходимо-де сейчас же в виде реванша приняться за сооружение сквозного рельсового пути через всю Персию и, таким образом, «парировать опасность Багдадской дороги». Подобные утверждения представляли собою чистейшую мистификацию, если не являлись продуктом круглого невежества. Германская дипломатия изображалась в виде унтер-офицерской вдовы, которая сама себя высекла Потсдамским договором, толкнув Россию к сооружению дороги, которая в конечном счете явится грозным конкурентом немецкому рельсовому пути. На самом же деле, при политической и хозяйственной конъюнктуре, когда немцам загораживался путь к Персидскому заливу через турецкую территорию, транс-персидская дорога являлась не противовесом, а наоборот, лучшим дополнением, завершением Багдадской параллели, венцом великой пангерманской дороги, которая должна была от Гамбурга через Берлин, Вену, Константинополь, Ханикин врезаться в сердце Ирана. И достаточно прочесть 2-й пункт Потсдамского соглашения, опубликованного 6 августа 1911 г., чтобы убедиться, насколько германское правительство было заинтересовано в сооружении транс-персидского пути.

«С своей стороны, русское правительство, имея в виду получить от персидского правительства концессию на создание сети железных дорог на севере Персии, обязуется в числе прочих испросить концессию на постройку пути, который должен исходить из Тегерана и окончиться в Ханикине для смычки на турецко-персидской границе означенной сети с линией Садидже-Ханикин, как только эта ветвь Кония-Багдадской железной дороги будет окончена. Раз эта концессия будет получена, то работы по постройке означенной линии должны быть начаты не позже как через два года после окончания Садидже-Ханикинской ветви и окончены в течение четырех лет. Русское правительство предоставляет себе определить в свое время окончательное направление означенной линии, считаясь с желаниями германского правительства по этому предмету. Оба правительства облегчат международное сообщение по линии Ханикин-Багдад, избегая всяких мер, которые могли бы препятствовать ему, как, например, установление транзитных пошлин или применение диференциального тарифного обложения. Если по истечении двух лет с момента, когда Садидже-Ханикинская ветка Кония-Багдадской железной дороги будет

закончена, не будет приступлено к постройке линии Ханикин-Тегеран, то русское правительство уведомит германское правительство, что оно отказывается от концессии, относящейся к этой последней линии. Германское правительство в этом случае будет вольно домогаться с своей стороны этой концессии».

А из сего вытекает только следующее: 1) Обязав Россию выстроить железнодорожную линию от турецкой границы до Тегерана, германская дипломатия прекрасно понимала, что единственный «противовес» этому обязательству русская дипломатия найдет в сооружении рельсового пути от русской границы к тому же Тегерану. Более того, германская дипломатия торопит русскую взяться за это дело, якобы противоречащее немецким интересам. 2) Предусмотрительно обязав Россию «облегчать международное сообщение по линии Ханикин-Тегеран, избегая всяких мер, которые могли бы препятствовать ему, как, например, установления транзитных пошлин или применения диференциального тарифного обложения», германская дипломатия прекрасно знала, что единственным ответом со стороны России может явиться снятие транзитного запрета через Кавказ, иначе весь товарооборот из Европы в Среднюю Азию пойдет исключительно по Багдадской линии. Одним словом, во время переговоров немцы как бы говорили нашим дипломатам: «Вы обязуетесь довести Багдадскую дорогу до Тегерана, не допуская никаких препятствий проникновению немецких товаров в Персию. В виде реванша и компенсаций вам разрешают построить дорогостоящий индоевропейский путь и снять транзитный запрет через Кавказ». Если последнее разрешение можно назвать противовесом, в таком случае без натяжки можно сказать, что у каждого человека одна рука служит «противовесом» другой. Одной рукой, — писали мы, — немецкий купец будет просовывать через Ханикинские ворота в Персию товары, которые ему не удалось сбыть в Малой Азии, где дела у него, благодаря английской и австрийской конкуренции, идут пока (1912) далеко не так блестяще, как на это когда-то надеялись пангерманцы, другой рукой — тот же купец через открытые снятием запрета Кавказские ворота будет уже с севера сплавлять свои фабрикаты в ту же Персию, где пока немецкая промышленность играет незначительную роль.

Четыре пути ведут в центр Персии: 1) северный путь: Баку, Энзели, Решт и т. д., 2) южный путь: река Карун, Ахвас, Испагань, Тегеран; это—английский путь, принадлежащий компании Линча, 3) путь от Черного моря, от Трапезунда в Тавризу, это — торговая дорога к Азербайджану, 4) дорога от Багдада через Ханикин, Керман. Южный путь— английский — плохо функционирует зимой. Путь от Трапезунда имеет лишь местное значение. Северный путь — русский путь, будет ли он доведен только до Тегерана или дойдет до индийских границ, с снятием транзитного запрета пойдет, прежде всего, на пользу германской индустрии, а отнюдь не русской, и тем более не английской или французской. Что касается пути Ханикин—Багдад, это—великая историческая торговая и военная дорога, по которой испокон веков завоеватели спускались с Иранских плоскогорий в Месопотамию и далее на запад и обратно. Этой

дорогой шел Дарий и все последующие завоеватели к Тигру и Евфрату. По этому же пути, но в обратном направлении, подымался Александр Македонский и первые халифы, идя с запада на Персию. Ныне Ханикин является узловым пунктом дорог, ведущих из Средней Азии к торговым центрам Малой Азии и к великим шиитским святилищам в Кербеле и Неджефе, куда ежегодно десятки тысяч богомольцев идут на поклонение со всех концов Персии. Эжен Обэн в своей книге «Персия наших дней» описывает, как по этой дороге путешествуют не только караваны с грузом и богомольцы к святым местам из Персии, Афганистана, Кавказа и всей Средней Азии, но и мертвецы через три года после кончины [1]). Ибо, согласно мусульманскому поверью, мертвецы, похороненные в Мекке, войдут прямо в рай. Ясно, что рельсовые пути в Персии, облегчив значительное движение богомольцев к святым местам в Турции, увеличат тем самым доходность Багдадской дороги и ее разветвлений.

Сочувствуя проведению транс-персидской дороги, германская дипломатия имела в виду не одни только непосредственно экономические цели. Достойные ученики Бисмарка играли, с одной стороны, на тех авантюристических планах, от которых не желали отказаться многие наши государственные деятели, стремившиеся к окончательной бухаризации всей северной Персии, не говоря уже об иных, далеко более опасных химерах; с другой, — на том чувстве страха и болезненной нервности, которые овладевали правящими кругами Англии, как только перед ними вставал призрак действительной или мнимой опасности, угрожающей господству Великобритании и Индии.

3.

Вопрос об индо-европейском пути с стратегической точки зрения.—Английские страхи и опасения.

Со времени соглашения 1907 г. по персидским и афганским делам, сделалось общепринятым писать о тесных узах, соединяющих Россию и Англию. Несомненно, англо-русские отношения носили накануне войны миролюбивый характер и резко отличались от той неприязни, которая разделяла правящие круги обеих стран до русско-японской войны. Все же, учитывая некоторые факты последних лет накануне мировой войны, следя за английской прессой и особенно за деятельностью правительства Индии, внимательный наблюдатель не мог не заметить того недоверия, с каким империалистическая Англия относилась, при всех взаимных дружеских заверениях, к царской России [2]).

[1]) См. «La Perse d'aujourd'hui», стр. 331, 332.

[2]) С своей стороны и царское правительство обнаруживало недоверие по отношению к англичанам. Когда Британский музей замыслил отправить научную экспедицию в Среднюю Азию для изучения памятников эпохи Тимуридов, русское правительство не дало английским ученым разрешения на это. В 1913 г. из Москвы отправилась в Среднюю Азию русская экспедиция под руководством П. П. Фетисова. Экспедиция предполагала продвинуться в Афганистан для изучения памятников афганского искусства. «Позволит ли это английское правительство?» — спрашивало «Русское Слово» (22 мая 1913 г.).

И русская, и английская пресса всего несколькими словами обмолвились о процессе крестьянина Рафаила Поваже, обвиненного в передаче секретных документов великобританскому морскому агенту капитану Смиту и военному агенту полковнику Виндгаму. Дело это рассматривалось 22 марта 1911 г. в особом присутствии судебной палаты с участием сословных представителей. Поваже, бывший некогда матросом, а затем служивший брошюровщиком в типографии морского министерства, был признан виновным по всем пунктам — в тайных сношениях с английскими агентами, начиная с 1903 и по 1910 г., в передаче им важных документов, относящихся к секретам обороны, — и был приговорен к лишению всех прав. Это было в 1911 г., а вот какую телеграмму мы читаем в «Русском Слове» от 14 июня 1912 г. (под заголовком «Английский шпион»):

«Асхабад. 13, 6 — 12. В начале прошлого года на русско-персидской границе был задержан перс Абдуллаев, в потайном ящике у которого были найдены письма и сведения о количестве войск в Закаспийской области, план крепости Кушка и другие уличающие перса в шпионстве документы. Сведения эти, повидимому, доставлялись английскому консулу в Хамадан. Особое присутствие окружного суда приговорило Абдуллаева к трем годам арестантских исправительных отделений».

Вопреки уверениям Н. А. Брянчанинова, сообщавшего в корреспонденции из Лондона, будто англичане не только вполне сочувствуют бухаризации Персии, но и готовы даже отдать России Константинополь [1]), факты доказывали, что англичане ничего так не боялись, как утверждения России на берегах Босфора и усиления русского влияния в южных областях Персии. Совершенно правильно лондонский корреспондент «Русского Слова» Вернер подчеркивал в одном из своих писем об индо-европейском пути, что «никогда еще англо-русское соглашение не было так непопулярно в Великобритании, как теперь». И разве не характерно, что ни в нижней палате, ни в верхней ни один человек не поднялся, чтобы защищать транс-персидский проект? Этот один факт лучше, чем всякие рассуждения, говорил об истинном отношении англичан к проекту рельсового пути через Персию. Ясно, что только боязнь окончательно испортить отношения с Россией и очутиться в изолированном положении перед лицом могучих соперников побуждала правительство Грэя итти на уступки в вопросе о меридиональной дороге через Персию.

Возражая многочисленным критикам транс-персидского проекта, лорд Морлей вынужден был признать, что «главный штаб индийской армии находит проект крайне опасным, но считает все же необходимым принять участие в его осуществлении, дабы ослабить его вредные стороны. Правительство не может закрывать глаза на те грозные комбинации, которые могут возникнуть в результате устранения Англии от участия в этом проекте». Ясно, что в этой речи от 15 июля 1912 г. представитель великобританского

[1]) «Запросы Жизни» № 25, 1912.

правительства намекал на возможность русско-немецкой комбинации, направленной против Англии.

Лучше всего точку зрения английского общественного мнения на данный вопрос высказал лорд Керзон, которому принадлежит знаменитая фраза, столь часто цитировавшаяся в английской и вообще европейской прессе: «Я думаю, что не найдется ни одного англичанина, который бы стал отрицать, что Индию следует охранять не только от действительного нападения, но и от страха его. Salus Indiae suprema lex» [1]).

Вот это-то желание охранять себя не только от действительного нападения, но и от страха его, побуждало, например, Англию так отрицательно относиться к проекту прорытия туннеля под Ламаншем. Несомненно, что такой туннель имел бы колоссальное значение в экономическом отношении, дал бы сильный толчок развитию английской торговли, но он вызвал бы необходимость в усилении сухопутной английской армии, которую пришлось бы утроить или удвоить, чтобы ослабить страх перед возможным вторжением неприятеля. Проект индо-европейского пути в экономическом отношении бесполезен для Англии, ибо провоз груза из Великобритании в Индию сухопутной дорогой обойдется раза в два (а то и более) дороже, чем морским путем. Между тем страх возможности неприятельского вторжения в Индию усилится в необычайной мере, что вызовет новое чудовищное увеличение военных расходов по охране индийской границы. В своей речи от 16 июля 1912 г., речи, нашедшей сочувственный отклик во всей английской как консервативной, так и либеральной прессе, лорд Керзон заявил следующее:

«В течение пятидесяти лет считалось основным принципом, что Индия должна быть ограждена с севера цепью неприступных гор и непроходимых пустынь... Транс-персидская дорога прорежет пустыню, которая являлась основным элементом обороны нашей Индийской империи, обогнет Кветту с фланга и даст возможность наступлению русских войск по открытой дороге от операционной базы вплоть до индийских границ... Существуют два пути на Индию: морской и сухопутный. До сих пор мы командовали обоими путями, но сомнительно, чтобы нам еще долго удалось удержать господство на морском пути в своих руках. И неужели теперь подходящий момент, чтобы отдать противнику подступ к Индии с суши?..»

«Владея всем северным участком транс-персидского пути, добившись затем свободного выхода для своих военных судов из Черного моря, Россия будет господствовать на морской и сухопутной дорогах к Индии. Ясно, каким могучим орудием давления по отношению к Великобритании будет обладать она. Пусть обе страны подписывают сколько угодно соглашений и даже союзных договоров, отношения между ними примут тот же характер, какой носят отношения между Австрией и Италией, которые, несмотря на формальные узы, соединяющие их, так лихорадочно вооружаются друг против друга на общих границах», писали мы в 1913 г. Чтобы парировать опасность транс-персидского рельсового пути, правительство Грэя предполагало, во-1-х, изменить ширину колеи

[1]) «Спасение Индии — высший закон».

в территории, входящей в сферу английского влияния; во-2-х, изменить проектируемое направление железной дороги так, чтобы она шла в южной части кружным путем через Бендер-Аббас, Чахбар и Гвадур, т.-е. вдоль берега, в сфере непосредственного воздействия британского военного флота. Осуществление первого условия вызвало бы необходимость в лишней перегрузке товаров, удорожив транзит, осуществление второго — удлинило бы путь, что в свою очередь вызвало бы увеличение расходов и времени. Одним словом, транс-персидская дорога в качестве дешевого индо-европейского пути не смогла бы выдержать конкуренции с пароходным транзитом и давала бы колоссальные убытки, а между тем опасность для индийской границы, за которую так трепещут англичане, едва ли многим ослабнет.

Заметим, что предложенный Милюковым проект индо-европейского пути мог лишь встретить еще большее противодействие со стороны Англии, чем проект трансперсидской дороги. Как формулировал П. Милюков в статье «Русская политика на Ближнем, Среднем и Дальнем Востоке»:

«Наши старые железнодорожные проекты в Персии рассчитаны были на выход к «теплому морю». С тех пор, как путь этот прегражден Англией, связывать тегеранскую линию с индийской сетью было бы выгодно исключительно для англичан. Возлагать надежды на транзитное значение «Великого индийского пути», при существовании дешевых морских путей сообщения, было бы более чем наивно. При таких условиях единственной выгодной для России соединительной линией с Индией была бы линия через Афганистан, особенно после того как будет осуществлена дорога от Саратова (Александров-Гай) через Чарджуй. Прежде эта линия вызывала со стороны англичан традиционные опасения русского «похода в Индию». Но именно теперь, после нашего соглашения 1907 г., английское общественное мнение окончательно разуверилось в основательности подозрений, раздувавшихся публицистами, в роде Вамбери, и политиками, в роде Керзона» («Речь», 1 — III — 1911).

Не нужно много распространяться, чтобы доказать всю утопичность этого проекта. Именно соглашением 1907 г.[1]), на которое ссылается Милюков, «Российское императорское правительство объявляет, что оно признает Афганистан находящимся вне сферы русского влияния, оно обязуется пользоваться для всех своих политических сношений посредством правительства его британского величества, оно обязуется также не посылать никаких агентов в Афганистан». Одним словом, Афганистан признается фактическим вассалом Англии, Россия формально отказывается от всякого вмешательства в дела Афганистана. При таких условиях, понятно, не может быть и речи о разрешении России строить железную дорогу через страну, которую вся Англия считает буфером между Россией и Индией. Известно

---

[1]) Подробнее об этом соглашении смотри нашу работу: «Советская Россия и капиталистическая Англия». Собрание сочинений, т. VIII.

заявление премьер-министра Бальфура, сделанное, правда, за год до соглашения с Россией по средне-азиатским делам, именно — что **«постройка Россией стратегических железных дорог в Афганистане вызовет Великобританию на войну».** Соглашение 1907 г. не ослабляет силы этого положения, а, наоборот, лишь подчеркивает его. Что же касается традиционных английских опасений русского «похода на Индию», в этом отношении, вопреки уверениям Милюкова, глубокого изменения в настроении английского общественного мнения не замечалось. Я уже цитировал в другом месте («Современник», 1912 г., книга 1) английские «Арми Ордерс» за декабрь 1911 г. (стр. 4. А. О. 344), из коих явствует, что из 14 англо-индусских офицеров, сдавших экзамен по одному или другому иностранному языку, 11 изучали лишь русский язык. Вообще англо-индусские офицеры с особым усердием изучали русский язык, отдавая ему предпочтение перед другими иностранными языками. Это очень интересный симптом, указывающий на то, в ком англо-индусская армия, правильно или нет, видела своего возможного врага. Заслуживает также внимания произнесенная уже в 1913 г. речь английского военного министра Сили, заявившего, что Великобритания строит свой воздушный флот, главным образом, для защиты колоний, в том числе Египта и С е в е р н о й И н д и и [1]).

Все эти разговоры об индо-европейском пути могли лишь содействовать сближению Англии с Германией. В виду перспективы чрезмерного усиления военного могущества России на границах Афганистана, Персии и т. д., широкие слои английской буржуазии сочувствовали усилению Германии в Малой и Средней Азии, чтобы не стоять один-на-один против России. Страх за Индию, на ряду со страхом за Южную Персию, заставлял некоторые группы господствующих классов Англии забыть о немецкой опасности.

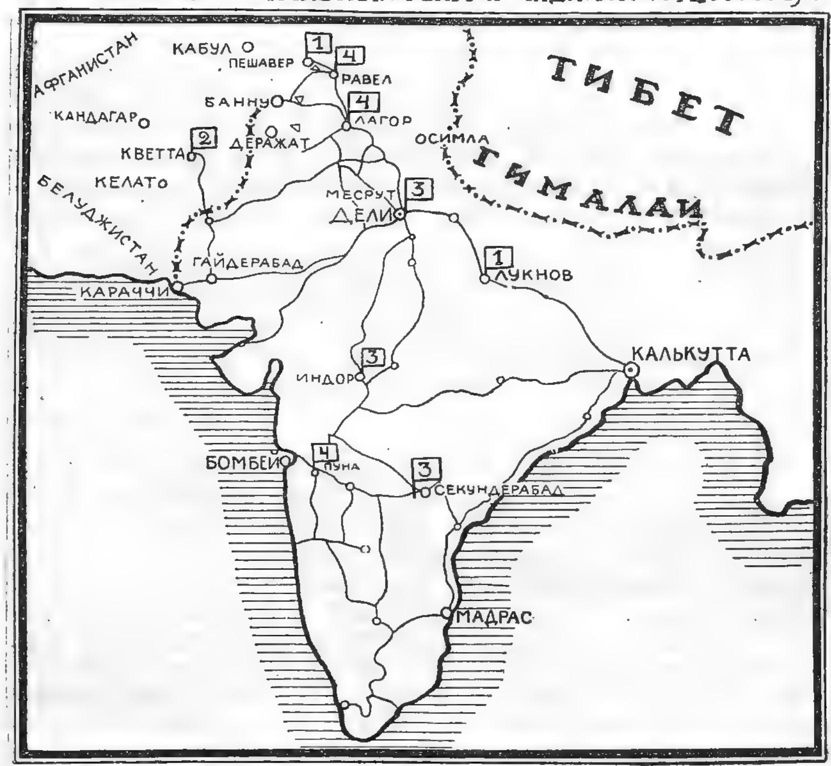
А насколько страх перед этой опасностью был велик, видно не только из речей английских государственных деятелей и многочисленных газетных статей, но и из целого ряда мероприятий индийского правительства. Накануне войны много писалось в европейской печати о великой уступке, которую в связи с коронацией в Дурбаре великобританское правительство сделало будто бы индусскому национальному чувству перенесением столицы из Калькутты в Дели. Индусские газеты не видели в этом акте никакой уступки. Перенесение столицы из Калькутты в Дели обошлось в 60 м и л л и о н о в р у б л е й и объясняется, прежде всего, мотивами военно-стратегического характера. Дело в том, что Дели находится в узловом пункте индийских железных дорог, на равном расстоянии от обоих военных центров англо-индусской армии, главного штаба северной армии в Раваль-Пинди и главного

---

[1]) Просматривая ежедневно десятки русских газет, я ни в одной из них, за исключением «Киевской Мысли», не встретил упоминания об этой речи английского военного министра. Между тем очевидно, что подобные речи указывали нам на всю опасность всех этих проектов индо-европейского пути, все одно — идет ли речь о варианте «Нового Времени» или «Речи».

штаба южной армии в Пуне. В отличие от Калькутты, которая находится совершенно в стороне от индусских военно-оборонительных центров, Дели лежит сейчас же позади северной военной линии и представляет собой грозный лагерь, который скоро будет превращен в неприступную крепость, центральный редут, откуда правительство до последней минуты сумеет руководить обороной северной границы.

КАРТА
ВАЖНЕЙШИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ
И РАСПОЛОЖЕНИЯ ГЛАВНЫХ КВАРТИР ИНДИЙСКОЙ АРМИИ в 1913 г.



——— ВАЖНЕЙШИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ
☐ — ДИВИЗИЯ; ЦИФРА ОБОЗНАЧАЕТ ЧИСЛО БРИГАД

Перенесение столицы из Калькутты в Дели являлось завершением работ Киченера по реорганизации индо-британской армии. Киченер считал крайне опасным такое положение вещей, при котором центральное правительство пребывает в пункте, отрезанном от северной военной базы. Вместе с тем, он держался той точки зрения, что перенесение столицы в Дели даст возможность правительству установить более тесные связи с теми туземными племенами, откуда оно черпает лучших

своих солдат, именно с патанами Пенджаба, с сейками Лагора, гурками Непала и, немного южнее, ражпутами и марратами, одним словом, с воинственными и преданными Англии племенами, в которых индо-британское правительство в минуту опасности найдет неистощимый резервуар бойцов за английское знамя. И при взгляде на стратегическую карту Индии мы видим, что большая половина всей индо-британской армии сосредоточена вдоль северных границ; при том на всем полуострове железные дороги проведены с замечательным искусством с военной точки зрения, так, чтобы сразу можно было мобилизовать и направить быстро к северу 18 бригад южной армии на подмогу 23 северным бригадам и двинуть их к двум единственным проходам в непрерывной горной цепи, защищающей Индию с севера. Сооружение транс-персидского пути сделало бы весь план Киченера недействительным; пришлось бы создать новые крепости около Гайдерабада, превратить Карачи в военный порт, создать в этой части Индии новые армейские корпуса с новыми штабами, чтобы помешать обходному движению в тыл северной армии; все это должно было до крайности удорожить оборону Индии и ослабить военное положение Англии в Европе, заставить ее уменьшить свои расходы на флот, к чему, очевидно, и стремились немецкие дипломаты.

Мы сказали, что большая часть армии, которую содержит Англия в 300-миллионной Индии, была расположена не внутри страны, а вдоль одной из ее границ, именно северной, откуда Англии могла угрожать опасность только со стороны России. Такое перманентное сосредоточение громадной части войск в мирное время в пограничной области являлось экстраординарной предосторожностью, которой не применяют другие государства в отношениях между собой.

Как мы видим из прилагаемой карты, вдоль северной индийской границы были расположены пять главных квартир индийской армии: Кветта (2 бригады), Пешавер (3 бригады), Равель-Пинди (4 бригады), Меерут около Дели (3 бригады), Лукнов (5 бригад), кроме того в округе Пешавер — Равель-Пинди стоят три отдельные бригады: в Квете, Банну, Деражате. Главное внимание всей этой армии (24 бригады) было устремлено на две грозные расщелины в необъятной горной цепи, составляющей границу Индии, расщелины, сквозь которые неприятель может ворваться в страну, составляющую лучшую жемчужину в английской короне, и осуществить мечту многих завоевателей. Эти расщелины — Хайберский перевал на пути из Кабула в Пешавер и, несколько далее к югу, Боланский перевал на Кандагарском пути. Индийская армия, — утверждали английские военные писатели, — вполне достаточна для защиты этих обоих перевалов против какой угодно силы неприятеля. Вместе с перенесением столицы из Калькутты в Дели северная граница Индии оказалась защищенной лучше, чем когда-либо в предшествующие эпохи. Но вообразим себе, что транс-персидская дорога сооружена, и тогда весь план обороны северной границы оказывается опрокинутым. Накануне войны русские войска, расположенные только в двух ближайших к индийским границам округах, именно

в Кавказском военном округе и в Туркестанском, были численно значительно сильнее, чем вся северная индийская армия. По вычислениям некоторых великобританских военных специалистов, Россия до 1909 г. имела в Кавказском военном округе всего два корпуса (в Александрополе и Тифлисе); в 1912 г. Россия имела целых три корпуса на Кавказе. В северном Кавказе Россия имела в 1912 г. на 40 батальонов больше, чем в 1908 г., а в южном Кавказе на 30 батальонов больше, чем в том же 1908 г. В Туркестанском военном округе Россия имела, как и в 1908 г., два армейских корпуса, но с увеличенным числом батальонов, именно 44 батальона действительной армии вместо 33. В общем, в упомянутых военных округах, в Туркестанском и Кавказском, стояло в 1912 г. под ружьем около 150 тысяч человек, присоединяя к означенным 5 корпусам отдельные бригады сапер, стрелковые батальоны, казачьи сотни и железнодорожные батальоны. Уже сама по себе эта 150-тысячная армия могла явиться грозным соперником для индийской армии с того момента, как транс-персидская дорога дошла бы до Карачи. Весь план английских генералов, рассчитанный на оборону проходов Хайберского и Боланского, оказался бы недействительным. Если мы вдобавок примем во внимание, что Россия сумела, в конце концов, при всей медленности ее мобилизации, пользуясь только одной парой рельсов, сосредоточить во время русско-японской войны 1904 г. в далекой Манджурии около одного миллиона солдат, мы поймем, на чем покоились английские страхи в 1912 — 1913 г.

Заслуживает внимания заявление, которое сделал лондонскому корреспонденту «Тан» один офицер индийской армии:

«Мысль о вторжении в Индию русской армии кажется на первый взгляд нелепой, но кто не признал бы до русско-японской войны нелепою мысль об отправке полумиллионной армии в Манджурию... Неизбежным последствием сооружения транс-иранского пути будет значительное увеличение индийской армии. И каково бы ни было это увеличение, настроение общества при малейшей тревоге станет нервным; не следует забывать, что даже теперь, при полном согласии между Англией и Россией, это мнение остается несколько недоверчивым, и в пригородных театрах, где господствует мелодрама, а их—легион, злодей, похищающий невинную английскую девушку и подкупающий убийц, чтобы освободиться от доблестного жениха, неизменно появляется в форме, напоминающей русскую, и с вышины галерки наши «Томми», для которых там, в гарнизонах Индии, враг всегда представляется казаком, неистово рукоплещут [1]).

* * *

Формулируя сущность наших взглядов на проект индоевропейского пути, мы писали следующее (в 1913 г.):

---

[1]) См. «Тан» 21 — VII — 12. Полный перевод этой интересной корреспонденции об отношении английского общества к проекту транс-иранского пути напечатан, между прочим, в «России» (20 — VII — 1912).

«Из внимательного изучения тех проблем, которые выдвигает проект транс-персидского пути, мы приходим к следующим выводам:

1) Персия не должна оставаться «вне черты» железнодорожного строительства. С этой стороны можно приветствовать тот факт, что, наконец, потеряли свою силу запретительные конвенции, не допускавшие сооружения железных дорог в этой стране. Насколько сильно необходимость в железных дорогах ощущается всеми персами, видно из следующих слов, которые приходится слышать иногда от персов: «Если железные дороги у нас возьмется строить даже Шерм (убийца чтимого в Персии святого имама Гуссейна, внука пророка Гуссейна), то Персия и в этом случае должна согласиться». Следует оговориться, что общественное мнение в Персии считает, прежде всего, необходимым сооружение в н у т р е н н и х железных дорог, которые дали бы возможность как можно быстрее связать в одно целое отдельные провинции и соединить их с центром государства. Однако, теперь уже можно предвидеть, что если состоится какой-нибудь компромисс между русско-немецкой комбинацией, с одной стороны, и английской—с другой, т.-е. если русская дипломатия откажется от идеи индо-европейского пути, прежде всего в Персии будут сооружены не «внутренние» линии, а следующие ветви: 1) Баку или Джульфа—Тегеран (русская концессия), 2) Багдад—Ханикин, Хамадан — Тегеран (русская или немецкая концессия), 3) Мохаммера — Хорам-Аббад (английская концессия).

2) Сквозной же рельсовый путь через всю Персию окажется с финансовой и экономической точек зрения крайне отяготительным для России и для самой Персии. В то же время осуществление этого проекта будет содействовать не столько экспорту русских товаров в Индию, сколько импорту в Россию чумы, главным и постоянным очагом которой является Индия, где только за период с 1901 по 1906 г. умерло от этой страшной болезни более 5 миллионов человек. Наиболее выгодным индо-европейский путь окажется для Германии, которая без всяких затрат людьми и деньгами получит возможность открыть себе выход в Среднюю Азию и к Персидскому заливу.

3) С стратегической точки зрения сооружение индо-европейского пути крайне ослабит значение существующих ныне оборонительных линий на севере Индии. Тот факт, что страна, сумевшая, пользуясь только одной парой рельсов, сосредоточить на отдаленных окраинах государства, в Манджурии, до миллиона солдат, будет связана железнодорожным путем с индийскими границами, фатально вызовет непрерывное увеличение индийского военного бюджета. Пусть поход на Индию русской армии и при наличности рельсовой линии связан с неопреодолимыми затруднениями и даже попросту неосуществим, подобно высадке немецких войск в Великобритании или вторжению неприятеля в Англию через Ламаншский туннель, — вся индо-британская бюрократия, вся английская буржуазия, заинтересованная в сохранении своего господства над 300-миллионным Индостаном, будет с необычайной нервностью следить за каждым шагом России в Средней Азии, и можно опасаться, что между обеими странами снова начнутся прежние трения и мало-по-малу восстановятся старые неприязненные отношения во славу Молоха милитаризма и в угоду немецким дипломатам, достаточно умным, чтобы понимать все значение испытанного правила «Divide et impera» («разделяй и властвуй»).

* * *

Вооруженные силы Индии после мировой войны указаны в прилагаемой таблице:

Наименование родов войск.	Регулярн. армия.		Войска особого назначения.	Тузем. территориальн. армия.	Всего единиц.
	Английские части.	Туземные части.			
Пехотных батальонов .	76	145	39	26	286
Кавалерийских полков.	8	21	11	—	40
Батарей легкой артиллерии	44	—	19	—	63
» конной »	5	—	—	—	5
» горной »	6	21	—	—	27
» полевой тяжел..	9	—	—	—	9

Штатная численность тех же категорий по бюджету на 1923 год установлена в следующих цифрах.

Регулярная армия	английские части	71.109
	туземные части	170.557
Войска особого назначения		32.500
Туземная территориальная армия		18.600

Что касается войск особого назначения, то для них, повидимому, точных штатов не существует, и желающие принимаются без ограничения нормы.

Армия полицейских для поддержания внутреннего порядка в стране сотоит из 203.000 обыкновенных и 30.000 военных полицейских.

Об обороне границ Индии в результате мировой войны Биг-Бен пишет следующее в «Новом Востоке» (№ 5):

«Сухопутные границы Индии представляют значительные выгоды в военном отношении, так как почти на всем своем протяжении они прикрыты труднопроходимыми горными барьерами. Высочайшие в мире горы — Гималаи — надежно прикрывают эту жемчужину Британской империи с севера; на востоке они граничат с Тибетом и лишь только на западе существует несколько путей в Индию, через которые с незапамятных времен арийцы, скифы, греки и монголы наводняли эту страну. Таким образом, оборона Индии сводится исключительно к обороне северо-западной пограничной полосы, которая к тому же представляет значительные удобства в том отношении, что, за исключением немногих горных проходов, — эта местность также весьма трудно-доступна для действия войск. Учитывая то обстоятельство, что оборона Индии будет значительно облегчена, если ее удастся ограничить защитой немногочисленных «ворот» в Индию, англичане медленно, но верно вели к этому результату свою пограничную политику и, в конце концов, завладели всеми проходами из Индии в Афганистан. Однако, не довольствуясь этим,

они в позднейшее время предприняли ряд мер, которые позволили бы им, в случае войны с Россией, вынести борьбу за пределы Индии, на линию Кабул—Кандагар; с этой целью они, прежде всего, построили железнодорожную линию Кветта—Новый Гаман, расположенный на самой границе с Афганистаном; затем провели ж.-д. линию вдоль южной границы Афганистана до Дурздапа, расположенного в пункте соединения границ Персии, Афганистана и Белуджистана; затем приступили к сооружению нескольких шоссейных дорог в Вазиристане; наконец, в самое позднейшее время приступили к сооружению туннеля через Хайберский горный хребет, с целью продолжить линию Пешавер—Джамруд да самой афганской границы.

«Важнейшими укрепленными пограничными пунктами являются: Пешавер — на кратчайшем пути из Кабула в Индию, прикрывающий Хайберский проход и долину р. Кабул; Кохат, укрепления которого прикрывают долину р. Куррам; Банну и Танк, прикрывающие пути через Вазиристан и Гомальский проход; наконец, самым важным опорным пунктом служит Кветта, прикрывающая Боланский проход, откуда открывается путь в Кандагар и Южный Афганистан.

«Третьей и менее серьезной оборонительной линией является великая река Индии — Инд, с многочисленными ее притоками; на ней существуют всего три железнодорожных моста — у Аттока, Суккура и Котри и несколько понтонных мостов — у Калабага, Дера-Измаил-Хан, Дера-Гази-Хан и Митанкота. Все эти переправы надежно прикрыты фортификационными укреплениями».

4.

Железная дорога Джульфа—Тавриз.

Накануне мировой войны русская рельсовая политика в Персии одержала первую решительную победу, которая открывает собой начало эры сооружения русских железных дорог в Северной Персии. 24 января 1913 г. новый персидский кабинет, вступивший в отправление своих обязанностей всего за три недели перед этим, подписал соглашение с инженером Подгурским о предоставлении Учетно-Ссудному Банку Персии концессии на постройку железной дороги Джульфа—Тавриз с веткой к северо-восточному берегу Урмийского озера.

Ширина колеи русская. Срок действия концессии — 75 лет. Персидскому правительству предоставляется право выкупа железной дороги через 35 лет, с возмещением всех затраченных капиталов с %% из 5-ти годовых, если последние были уже выручены от концессии дороги. Банк приобретает по концессии право разрабатывать залежи угля и нефти в 60-верстной полосе по обеим сторонам дороги и строить подъездные пути к этим рудникам.

Банку было предоставлено также преимущественное право на постройку железной дороги Тавриз-Казвин и исключительное право на сооружение колесной дороги между этими пунктами в течение 8-ми лет и на разработку залежей угля и нефти на 60 верст по обе стороны.

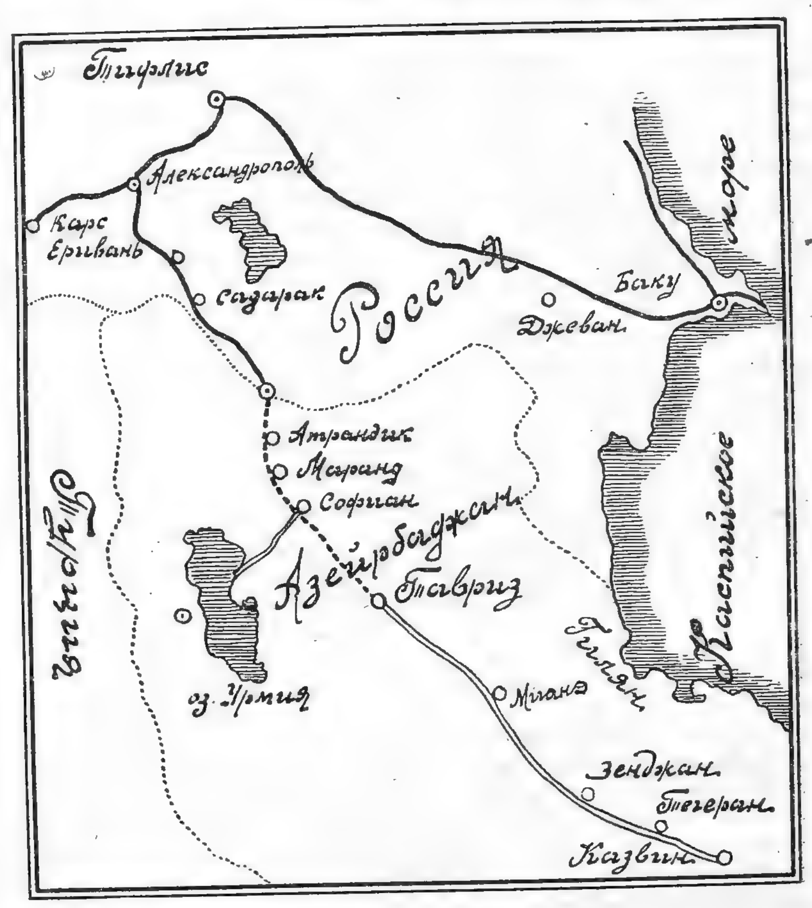
По отчислении в пользу концессионеров из прибыли железной дороги 7% на все затраченные для ее сооружения капиталы, остальной чистый доход делится поровну между концессионером и персидским правительством. С нефтяных и угольных копей концессионер уплачивает персидскому правительству по 5% чистого дохода.

Все предприятия концессионера освобождаются навсегда от каких-либо персидских податей и налогов.

Сообщение о получении русским правительством концессии на сооружение железнодорожной линии, соединяющей такие важные пункты, как Джульфа—Тавриз, вызвало сильное недовольство в Персии. Не только более оппозиционные элементы персидского общества резко критиковали факт предоставления русскому правительству новой важной концессии, создающей ему исключительное политическое и экономическое влияние в Персии, и доказывали, что кабинет совершил тяжкое преступление против основных конституционных законов, установивших недействительность концессии без вотума меджилиса, но и более умеренные слои персидского общества, «чуждые», по выражению корреспондента «Нового Времени», «всякой политики и прекрасно сознающие все выгоды более тесного экономического сближения с Россией», услышали в сообщении о концессии погребальный звон персидским мечтам о независимости и лучшем будущем.

Когда в результате мрачных для Персии событий конца 1911 и начала 1912 г. — изгнания Шустера, разгрома фидаев, русского ультиматума и карательной экспедиции в Тавриз — обнаружилось, что концессия на линию Джульфа—Тавриз должна быть во что бы то ни стало и без дальнейших проволочек предоставлена России, персидское правительство, побуждаемое к этому общественным мнением страны, старалось ограничить предоставление России первой железнодорожной концессии такими условиями, которые ослабляли бы ее опасные для Персии в стратегическом и политическом отношении стороны. Так, прежде всего, персидское правительство, соглашаясь в принципе на концессию, предлагало вместо ширококолейной дороги, — которая соединила бы Тифлис прямым сообщением с берегом озера Урмии и превратила бы персидскую колею в прямое продолжение железных дорог Закавказья, облегчив русским батальонам движение к любому пункту Персии, — узкоколейную дорогу типа Дековилля. В качестве второго важного условия персидское правительство домогалось признания за Персией права выкупа железнодорожной линии по истечении пятнадцатилетнего срока. Эти домогательства персидского правительства, — являвшиеся, по словам «Нового Времени», актом государственного недомыслия, новым и весьма выразительным проявлением политической бессознательности персидских государственных деятелей и полного непонимания ими ни своей государственной роли, ни своего удельного политического веса, ни государственных интересов страны и ее экономических выгод, ее международного положения и ее устойчивости, — были решительно отвергнуты Россией, притом, как формулировало то же «Новое Время», «по соображениям государственной обороны».

Совершенно непонятно, какими опасностями военному могуществу России, ее кавказским границам могла бы грозить узкоколейная персидская дорога. Естественно, что здесь под словом «оборона» разумеется противоположное понятие, именно атака, наступление, русская «тяга к Востоку»: железнодорожная линия Джульфа—Тавриз—Урмия



------ РЕЛЬСОВАЯ КОЛЕЯ ДЖУЛЬФА—ТАВРИЗ.
═══ ПРОЭКТИРУЕМЫЕ В БУДУЩЕМ ЛИНИИ.
——— РУССКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ.

предназначалась не столько для ввоза русских ситцев, керосина, сахара в Персию и вывоза оттуда сушеных фруктов, ковров и невыделанных кож, сколько для постепенной аннексии персидского Азербайджана и захвата Урмийского округа, совершенно очищенного к 5 ноября 1912 г., под угрозой русского ультиматума, турецкими войсками и представляю-

щего собой прекрасную операционную базу для наступления на турецкую Армению.

Как бы то ни было, 27 мая 1913 г. во всех французских банках открылась подписка на новый русский железнодорожный заем, именно на 77.016 пятипроцентных облигаций, выпускаемых группой русских и французских банков, во главе которых стоит Лионско-Марсельский Частный Банк (Banque Privée Lyon-Marseille). Как гласили обстоятельные сообщения об этом займе и новообразованном Обществе Тавризской железной дороги, — единственным акционером этой дороги является само русское правительство [1]), которое и назначает администраторов и директоров новообразованного общества.

Главный совет администрации Общества состоял из следующих членов: председатель Общества действительный стаский советник и чиновник министерства финансов М. Подгурский, действительный статский советник и чиновник министерства финансов Иван Гусев, действительный статский советник князь Алексей Голицын, действительный статский советник и чиновник министерства финансов Колышко и, наконец, Александр Оппенгейм, начальник отделения департамента железных дорог при министерстве финансов.

«Итак, — писали мы в 1913 г., — мы имеем перед собой тип русской казенной железной дороги, проведенной по территории иностранного государства. Но является ли в действительности современная Персия, по крайней мере, ее северные области, иностранной территорией для русского правительства! Напрасно бились геройски персидские фидаи под стенами Тавриза, победоносно отражая в течение 9 месяцев атаки громадной 25-тысячной армии полудиких горцев и попросту разбойников, сбежавшихся с разных концов Персии исключительно ради добычи, которая ждала их в случае взятия города, милостью шаха отданного заранее на поток и разграбление победителям; напрасно конституционные армии с севера и юга форсированным маршем шли на Тегеран и после трехдневного боя с казачьей бригадой вторично провозгласили конституцию, завоеванную мирной забастовкой в 1906 г. и уничтоженную в 1908 г. казачьим полковником Ляховым; напрасно затем войска Ефрема и Сардар-Богадура истребляли наемные разбойничьи банды Рахим-хана и Дараб-мирзы, напрасно разбивали на-голову при Эмам-Чаде, Багатае, Буруджире и т. д. войска экс-шаха Могамета-Али! — солнце персидской свободы и независимости как будто навсегда скрылось за тучами, пригнанными суровым ветром с Севера. Северные персидские таможни находятся в руках русских, во всех городах Азербайджана, Гиляна, Мазандерана стоят русские отряды, в самом Тегеране пресловутая казачья бригада, находящаяся под командой русского офицера, князя Вадбольского, представляющая собой далеко выдвинувшийся вперед авангард русских войск, ждет-не-дождется момента, когда батальоны русской армии вступят

[1]) Царскому правительству принадлежал весь акционерный капитал 4.690.200 руб. Облигации же были выпущены на сумму 14.440.500 руб. (38.508.000 франков).

в Тегеран и окончательно присоединят этот мятежный город к владениям могучего государя. Теперь к прежним орудиям русского господства в Персии прибавится новое, более действительное средство окончательного завоевания и порабощения маленького азиатского народа, пробудившегося к новой жизни, шедшего от одной победы к другой только для того, чтобы каждый раз очутиться ближе к пропасти, мысль о которой леденит кровь в жилах, толкает к самоубийству многих слишком впечатлительных персов, мечтавших о независимости возрожденной родины— именно, русская чугунка, которая превратит весь Азербайджан и прилегающие к нему области в простой придаток к Кавказскому военному округу.

«Пусть в эту тяжелую минуту персидские конституционалисты, бессильные в данный момент помешать железному ходу вещей, найдут некоторое утешение в мыслях о тех глубоких социальных трансформациях, которые первая рельсовая колея вызовет во всем строе персидской жизни. Перед чудовищем с тремя огненными глазами, которое неожиданно ворвется в персидскую глушь, со страхом и ужасом шарахнутся в сторону и убегут многие духи прошлого, до сих пор царящие над страной шаха. Перед этим могучим напором новой жизни, перед надвигающимся капитализмом с его темными сторонами и в то же время светлыми перспективами должна будет уйти навсегда старая Персия с ее давно отжившим свой век институтом тиула, с ее феодальными князьями, с ее ханами и мюлькадарами, с ее расшатанным хозяйством, с ее ничтожным разделением труда, с ее несложной психологией» [1]).

Проектируемая персидская рельсовая колея Джульфа-Тавриз обошлась царской России в 4.690.200 рублей. Кроме того, ежегодно придется уплачивать иностранным капиталистам до 2.000.000 франков в качестве %% на выпущенный в Париже заем на сооружение этой ветви. Но с точки зрения наших империалистов одной этой колеи мало для Северной Персии. В то самое время, когда в Париже стали печататься объявления об открытии подписки на заем для сооружения дороги Джульфа—Тавриз, в Петербурге в комиссии о новых дорогах под председательством директора департамента железнодорожных дел Н. Е. Гиацинтова обсуждался предложенный группой предпринимателей, с А. И. Путиловым и А. Н. Вышнеградским во главе, проект железной дороги в 200 верст от ст. Аляты Закавказской железной дороги до Астары на персидской границе. В заседании принимали участие представитель кавказского наместника, представители министров военного, финансов, путей сообщения и торговли. От имени предпринимателей объяснения давали Н. А. Хомяков и А. И. Звегинцев.

Строительная стоимость дороги, по проекту предпринимателей, определена в 14.000.000 руб. Концессионеры предлагают выпустить облигаций на 14.400.000 руб. и акций на 1.600.000 р. По облигациям испрашивается правительственная гарантия. В виду предпола-

---

[1]) М. П. Павлович, «Великие железнодорожные и морские пути будущего», стр. 147—148. Петербург. 1913 г.

гаемой бездоходности дороги, ежегодная приплата казны ожидается свыше 700.000 руб.[1]).

В заседании комиссии представитель кавказского наместника и представители военного министерства и путей сообщения, соглашаясь в принципе с желательностью новой дороги, высказались за необходимость отклонения ее вглубь Закавказья на Елизаветполь, чтобы дорога носила чисто местный характер. В таком случае она пройдет через Мургабскую степь и будет иметь большое значение для сообщения центра России с нашим хлопководным районом. В виду поступления этого предложения, комиссия решила прекратить суждения по проекту и отложить вопрос о направлении дороги до более обстоятельного обследования сравнительных достоинств того или другого направления.

С решительным протестом против таких колебаний и отсрочек выступил Н. А. Хомяков, указавший, что он говорит, как представитель «Société d'études» («Общества по сооружению железных дорог»), образовавшегося, как мы указывали выше, из французских и русских капиталистов с целью постройки транс-персидской железнодорожной магистрали. Общество считает проектируемую ныне линию Алята—Астара головным участком магистрали, дающей кратчайшее направление на Варшаву и в Западную Европу. Азия, куда должна вести эта магистраль, является центром мировой экономической политики. Всякая отсрочка в деле проведения проектируемой дороги поведет к ряду преимуществ для наших конкурентов на азиатском рынке — англичан и немцев.

Вопрос о транс-персидской дороге, как указал Н. А. Хомяков, поднят уже свыше 25 лет назад. Но настоящий момент наиболее удобен для его осуществления. Деньги достать сейчас легко. К французскому рынку обращаются и немцы, и англичане для финансирования своих предприятий, и этот рынок, в случае дальнейших отсрочек, может иссякнуть. За проект, предложенный от имени «Société d'études», высказался и представитель министерства иностранных дел, указывавший, что сооружение транс-персидской магистрали и завоевание этим путем азиатского рынка имеет для нас большое политическое значение в смысле усиления нашего экономического влияния в Персии.

Итак, в то время как в Европейской России, по данным за 1910 г., приходилось на каждые 100 квадр. километров 1 километр железных дорог, между тем как в Италии на то же пространство приходится $5,_9$, в Австро-Венгрии $6,_6$, во Франции — $9,_1$, в Германии — $11,_2$, в Великобритании — $11,_9$, в то время как в результате такой разреженности нашей рельсовой сети многие области России буквально задыхаются от бездорожья и многие важные по своему положению магистральные линии теряют $^3/_4$ своего значения за отсутствием подъездных путей; в то время как вдоль безграничной Сибири сиротливо тянется ниточкой Великий Сибирский путь, — наши металлургисты собирались на счет русского народа облагодетельствовать персидские провинции Азербейджан и Гилян сразу двумя рельсовыми колеями.

[1]) Курсив наш. *М. П.*

Так обстояло дело с русскими железнодорожными проектами накануне мировой войны. Во всяком случае, с момента обострения русско-германских отношений (1913 — 1914 г.) и появления призрака войны между Россией и Германией в связи с недвусмысленными статьями в германской прессе о «Präventiv Krieg» [1]) и пресловутыми фанфаронадами Сухомлинова в русской печати на тему: «Мы готовы», проект индо-европейского пути отодвинулся на задний план и понемногу о нем как будто и совсем забыли. Это обстоятельство не в малой степени содействовало улучшению англо-русских отношений и отнимало главное оружие у тех английских «германофилов», которые видели главного врага Великобритании в империалистической России, стремившейся-де к завоеванию Индии, этой лучшей жемчужины в Британской короне.

Какие изменения внесла мировая война в состояние персидских путей сообщения? На этот вопрос дает обстоятельный ответ А. С. Свентицкий в статье «Экономическое положение Персии» («Заря Востока», 26 авг. 1924 г. Тифлис).

«Можно сказать без преувеличения, что в настоящее время центр борьбы за персидский рынок перенесен в область постройки транспортных путей, ведущих с Запада, Востока и Юга в районы центральной и северной Персии; и в этой области максимум энергии проявляют англичане.

«До войны положение было таково: Северная Персия была для нас естественным рынком сбыта, как бы продолжением нашего внутреннего рынка, не только в силу того, что Россия могла снабжать Персию дешевыми товарами, но и потому, что ее фактической монополии помогала «стихия персидского бездорожья». Северная Персия отрезана от юга трудно проходимыми, вьючными дорогами; вдобавок на юге Персии эти дороги были небезопасными от разбойников.

«Железных дорог в Персии не было, не было и железных дорог, ведущих к персидской границе со стороны Индии и Турции.

«Война и последующие годы резко изменили это положение.

«Пути сообщения, ведущие в Персию из России, не пришли в лучшее положение, чем то, в котором они были до войны, наоборот, состояние некоторых из них, в частности шоссе Энзели—Тегеран, переданное по договору 1921 года персидскому правительству, ухудшилось. Железная дорога Джульфа—Тавриз открыла свои действия лишь в 1916 году и очень скоро попала в район военных действий, благодаря чему почти весь ее подвижной состав был уведен в Турцию и до сих пор не возвращен и не восстановлен [2]). Та же судьба постигла флотилию Урмийского озера, тоже сильно пострадавшую.

«Одновременно с этим ухудшением северных путей в последние годы с запада и юго-востока к границам Персии выдвинулись две железные

---

[1]) «О предупредительной войне».

[2]) С стратегической точки зрения Тавризская железная дорога является важнейшим железнодорожным путем Персии. Она находится на важном операционном направлении: Закавказье, Тавриз, Тегеран и связывает закавказские железные дороги с важнейшим торговым центром Сев. Персии—Тавризом.

дороги: 1) дорога Басра—Багдад—Ханикин—Касри—Ширин (из Месопотамии) и 2) Карачи—Дуздабад (из Индийского Белуджистана) [1].

«Первая дорога стала одним из главнейших путей передвижения в Персию европейских (главным образом, английских) товаров, вторая — индийских; одновременно по этим путям стал направляться в Европу и Индию экспорт персидских товаров — шерсти, хлопка, сухих фруктов, ковров, опия, мерлушки и др. Вслед за проведением этих двух железных дорог англичанами были устроены шоссейные пути, пригодные для движения автомобилей: один—от Касри—Ширина на Хамадан—Тегеран, другой—от Дуздабада на Мешед.

«Одновременно пути Южной Персии были очищены от разбойников, благодаря чему высота страхового процента упала до минимума. Затем англичанами были приняты меры для дальнейшего внедрения их товаров вглубь Персии; «база» английских товаров, находившаяся до того в Багдаде, в Турции (теперь в Месопотамии), была перенесена в центр Персии, в Хамадан, куда товар стал итти по прямым документам; путь состоял из водного (море—р. Тигр), железнодорожного и автомобильного (шоссе).

«Дальнейшие меры, ведущие к усилению английского влияния, выразились в следующем: на пути Дуздабад—Карачи (от границы Персии до Индийского порта) был для персов снят фрахт за провоз товаров; персидские купцы, едущие в Индию по делам, не платили денег за проезд в оба конца; при размене кранов на индийские рупии выдавалась премия. К этому надо прибавить еще две меры финансового характера, а именно: курс фунта стерлингов поддерживался и поддерживается в настоящее время Шах-ин-шахским банком на искусственно низком уровне, ниже обычного паритета, и затем персидским купцам открывается кредит сроком до 6 — 7 месяцев. Все перечисленные выше меры являются весьма сильными средствами в борьбе за рынок, особенно если принять во внимание большую дешевизну английских товаров по сравнению с нашими. Английская политика в области улучшения условий транспорта не остановилась и на этом; прежде всего, в последнее время снова начинаются разговоры о «транс-персидском пути»; разница в сравнении с прежним проектом заключается в том, что теперь этот путь уже не имеет в виду

---

[1]) Протяжение дороги Карачи—Дуздабад по персидской территории — около 80 километров. Дорога является частью задуманного в период интервенции англичанами большого стратегического пути на Мешед, а оттуда к границам С.С.С.Р. В период нахождения у власти в Персии англофильского кабинета Кавам-эс-Салтане персидское правительство на средства англичан посылало три экспедиции с целью исследований в направлении пути Мешед—Дуздабад и приведения имеющейся военной дороги между этими пунктами в такое состояние, которое позволяло бы проходить шеститонным грузовым автомобилям, иначе говоря, тяжелой артиллерии. Было намечено также продолжение Дуздабадской железной дороги еще на 240 — 250 километров почти до Бирджанда. Очевидно, что в результате мировой войны и Октябрьской революции английские империалисты изменили свое отношение к вопросу о железных дорогах в Персии.

*

С. С. С. Р. Частями этого пути должны, видимо, стать проектируемые (взамен существующих шоссе) жел. дороги «Ханикин — Тегеран» и «Мешед—Дуздабад». Затем в самое последнее время усилилось значение порта Мохаммера на р. Карун (фактически морского порта).

«За последний персидский отчетный 1922—1923 год через этот порт прошло 1.066 судов с тоннажем в 74.480 тонн (еще в 1915 — 16 г. их было всего 240 судов с тоннажем в 9.800 тонн). Этот путь, ведущий от Персидского залива через Мохаммеру, далее по реке Каруну до Ахваза, оттуда на Дизфуль караваном и далее на Тегеран, является самым новым путем проникновения английских товаров в самое сердце Персии и при этом — самым дешевым путем. Этот путь предположено сделать автомобильным шоссе на участке Дизфуль—Тегеран, и в этом направлении уже идет работа, по последним известиям близящаяся к концу.

«Новый путь, когда он будет готов, явится самым дешевым не только по сравнению с путями, ведущими через пустыню от портов Персидского залива на север (Бушир, Бендер, Аббас), но и в сравнении с путями через Дуздабад и даже через Багдад — Ханикин.

«С открытием шоссе через Султан—Абад дорога Ханикин—Багдад потеряет значительную часть своих грузов, но это, видимо, не останавливает англичан, ибо и та, и другая дороги находятся в их владении. Дешевизне пути содействует еще то обстоятельство, что для флота на р.р. Каруне и Тигре и на автомобильных шоссе, которыми, видимо, скоро покроется вся Персия, начиная с юга, употребляется собственная персидская нефть, добываемая на юге и перегоняемая в Абадане на керосин.

«Эта упорно и настойчиво проводимая англичанами политика в области транспортного строительства в очень сильной степени изменяет наше положение на персидском пункте и чем дальше, тем все более будет затруднять проникновение наших товаров в районы, выходящие за пределы узкой полосы Каспийского моря; но даже в эти пределы приток английских товаров с проведением новой дороги, несомненно, усилится. Здесь следует упомянуть еще один путь в Персии, ведущий через Турцию: старый караванный путь Трапезунд—Эрзерум—Тавриз. На протяжении от Трапезунда и до персидской границы он преобразован в хорошую дорогу, и фрахт по нему упал почти вдвое по сравнению с прошлым годом. Накопление европейских товаров (в том числе текстильных) столь значительно в Трапезунде, что фрахт оттуда до Тавриза (50 — 60 кран за пуд) более чем вдвое выше, чем фрахт Тавриз—Трапезунд (20—22 крана). Низкий фрахт и низкая стоимость иностранных товаров делают этот путь серьезным конкурентом для нашего железнодорожного пути Тифлис—Джульфа и далее на Тавриз, несмотря на то, что путь из Трапезунда вьючный и длительность перехода равна 50 дням зимой и 80 летом.

«Интересно отметить еще, что в бюджет Турции на ближайший год внесена постройка железной дороги Трапезунд—Эрзерум».

На основании вышеизложенного, Свентицкий приходит к следующим выводам:

1) За последние годы Персия, до того лишенная хороших дорог, получила ряд удобных и все более дешевеющих транспортных путей, часть

которых является шоссейными дорогами; *некоторые из этих шоссе в недалеком будущем, видимо, будут превращены в железные дороги*. 2) Дороги эти строятся англичанами и служат проводниками их товаров в районы не только южной, но и центральной и северной Персии. 3) Это проведение дорог и удешевление фрахта по ним все более становится одним из главных орудий борьбы за персидский рынок. В этом отношении первенство в руках англичан. Другими средствами завоевания ими рынка служат (кроме дешевизны товара и приспособления к вкусу потребителя) организация базисных складов в самой Персии, отправка товаров по прямым документам, широкий и длительный кредит, премии при размене валюты, низкий курс фунтов стерлингов, снятие фрахта с товаров и бесплатный проезд купцов на участке Дуздабад—Карачи, низкий процент страхового сбора и др. мероприятия. 4) В виду всего этого Северная Персия все больше утрачивает характер «замкнутого рынка», связанного с С. С. С. Р.; целый ряд товаров, ранее шедших только к нам, за последние годы нашел пути в Индию помимо нас (1922 — 1923 г. 62% хлопка, 93 % шерсти и 74% фруктов вывезены в Индию); не давая каких-либо рецептов для выхода из создавшегося положения, мы лишь укажем, что вышеизложенные обстоятельства необходимо учесть при выработке программы нашей торговой деятельности в Персии в ближайшее время и обратить на вопросы транспорта особое внимание.

При наличии торгового договора, внимательно разработанного плана торговой деятельности госорганов и удешевления продукции нашей быстро восстанавливающейся промышленности, Союз С. С. Р., несомненно, снова займет на персидском рынке утраченное им первое место.

5.

Персия и война 1914 — 1918 гг.

«Великая освободительная война» 1914—1918 г., «война за свободу и независимость маленьких наций», должна была привести, согласно тайным планам английских и русских империалистов, к окончательному уничтожению персидской независимости. Англо-русская конвенция, подписанная в Петербурге 18 (31) августа 1907 г., установила три сферы влияния в Персии: северную, нейтральную и южную. Северная Персия, наиболее богатая и промышленная, с столицей Тегераном, с городами Рештом, Тавризом, Казвином, Испаганью и т. д., центрами революционного движения, была признана сферой русского влияния. Область, лежащая по ту сторону линии, идущей от афганской границы через Газин, Биржан и оканчивающейся в Бендер-Аббасе, одним словом, Южная Персия, была признана входящей в сферу британского влияния. Наконец, территория, лежащая между русской и английской сферами влияния, была признана нейтральной. Уже с 1911 г. мы писали, анализируя значение этой конвенции, что «официальная Россия создает себе врага в возрождающейся, несмотря на все препятствия, Персии, толкает Турцию, не могущую примириться с хозяйничанием русских войск в пограничной

стране, в объятия Тройственного союза и обессиливает себя по отношению к более сильным противникам в Европе и Азии» [1]).

Как только началась мировая война, английские и особенно русские войска заняли все важнейшие города и стратегические пункты Персии и стали распоряжаться здесь как в завоеванной территории. Турецкие войска, в свою очередь, вторгнулись в Персию, чтобы встретить отсюда русскую армию, и таким образом нейтральная Персия узнала все ужасы войны. Но так как в этом нейтралитете Персии не были заинтересованы ни Англия, ни Россия, ни Франция, естественно, что публицисты этих стран предпочитали оплакивать судьбу несчастной Бельгии, подвергшейся нападению со стороны варварских немецких войск, и ни словом не заикались о том, что столь же несчастная Персия против воли ее населения и правительства сделалась полем сражения между русскими и турецкими войсками. В свою очередь, патриотически-настроенные писатели центральных держав пролили не мало слез по поводу «разбойничьих» действий русских и английских войск в Персии, ни словом не заикаясь о таких же подвигах германских армий в Бельгии.

Англо-русская политика в Персии в войне 1914 — 1918 г. вызвала сильное возмущение в Персии, и, подобно тому, как почти вся бельгийская нация, подвергшаяся насилию со стороны империалистической Германии, бросилась в объятия держав Согласия, Персия сблизилась с Турцией и центральными державами. Тысячи и тысячи персидских фидаев записались в турецкую армию, многие персидские патриоты образовали отряды для борьбы с русской армией. Тайные документы, опубликованные в ноябре 1917 г. правительством народных комиссаров, доказали, что торжество держав согласия в войне с центральными государствами повело бы к уничтожению не только Турции, но и Персии, как независимого государства. В самом деле, согласно договорам, подписанным Россией и Англией в 1915 г., обе державы решили не только освятить все прежние посягательства на персидскую независимость, но и покончить раз навсегда с последними остатками этой независимости, не оставив и тени ее персидскому народу. Так, Англия и Россия подписали соглашение об уничтожении нейтральной зоны в Персии и, таким образом, решили разделить между собой и эту персидскую область, которую до войны 1914 — 1918 г. они оставляли вне сферы обоюдного влияния. Так, знаменитая секретная телеграмма Сазонова русскому послу в Париже, трактующая вопрос о Константинополе и проливах, ставит одновременно вопрос и об окончательном разделе Персии. Вот эта историческая телеграмма:

[1]) См. нашу работу: «Советская Россия и капиталистическая Англия». Собрание сочинений, т. VIII.

Копия 7.
403 спец.

Секретная телеграмма министра иностранных дел послу в Париже.

7 марта 1915 года № 1265.

Ссылаясь на меморандум здешнего представителя Великобританского правительства12-го марта, благоволите высказать Грэю глубокую признательность императорского правительства за полное и окончательное согласие Великобритании на разрешение вопроса о проливах и Константинополе согласно желаниям России. Императорское правительство вполне оценивает чувства Великобританского правительства и уверено, что искреннее признание обоюдных интересов обеспечит навсегда прочную дружбу между Россией и Великобританией. Дав уже обещания касательно условий торговли в проливах и Константинополе, императорское правительство не видит препятствий к подтверждению своего согласия на установление: 1) свободы транзита через Константинополь товаров, ни следующих из России, ни идущих в Россию, а также 2) свободы прохода через проливы коммерческих судов.

Дабы облегчить предпринятый союзниками прорыв через Дарданеллы, императорское правительство готово способствовать привлечению к этому делу, на разумных началах, тех из государств, содействие коих представляется полезными Великобритании и Франции.

Императорское правительство вполне разделяет мнение Великобританского правительства, что священные мусульманские места должны и вперед оставаться под независимым мусульманским владычеством. Желательно выяснить теперь же, имеется ли в виду оставить местности эти под властью Турции, с сохранением за султаном турецким звания Халифа, или же предполагается создать новые самостоятельные государства, так как лишь в связи с тем или другим положением императорское правительство в состоянии будет формулировать свои пожелания. Со своей стороны императорское правительство считало бы весьма желательным отделение Халифата от Турции. Свобода паломничества должна быть, конечно, вполне обеспечена.

Императорское правительство подтверждает свое согласие на включение в английскую сферу влияния нейтральной зоны Персии. При этом оно считает, однако, справедливым выговорить, чтобы районы городов Исфагани и Иезда, составляющие с последними одно неразрывное целое, были закреплены за Россиею в виду создавшихся там русских интересов.

Нейтральная зона ныне врезывается клином между русской и афганской границей и подходит к самой русской границе у Зульфагера. Поэтому придется часть этого клина присоединить к русской сфере влияния.

Существенную важность представляет для императорского правительства вопрос о железнодорожном строительстве в нейтральной зоне, каковой потребует дальнейшего дружественного обсуждения.

Императорское правительство рассчитывает впредь на признание за ним полной свободы действий в отмежеванной ему сфере влияния, с предоставлением ему, в частности, права преимущественного развития в этой сфере его финансовых и экономических начинаний.

Наконец, императорское правительство считает желательным одновременное разрешение и вопросов в сопредельном с Россией северном Афганистане в смысле высказанных на этот счет императорским министерством пожеланий в предшествовавших в минувшем году переговорах.

(Подп.) *Сазонов.*

Означенная телеграмма, на-ряду с другими аналогичными документами, опубликованными правительством народных комиссаров, не оставляет никакого сомнения насчет планов Англии и России по отношению к маленькой Персии в «Великую освободительную войну» 1914—1918 г. Опубликование этих тайных документов, значительно содействовав разоблачению преступлений международной дипломатии и ускорению торжества мира, вместе с тем оказало неоценимую услугу делу персидской независимости и подняло веру восточных народов в высокую миссию русской революционной демократии. Не только вся персидская, но и китайская, и индусская прессы приветствовали опубликование тайных документов, как самое убедительное доказательство, что русская революция — не призрак, и что соседние народы могут с доверием смотреть на будущее, благодаря торжеству пролетарских идеалов в великой России, от которой азиатские народы имеют основание ждать в будущем помощи в борьбе с поработителями, а отнюдь не каких-либо препятствий и ударов кинжалом в спину [1]).

---

[1]) Читателей, интересующихся развитием русско-персидских отношений после Октябрьской революции, отсылаем к обстоятельной статье Иранского: «Русско-персидские отношения за 5 лет» («Новый Восток» 1923, № 3, 4). О современной Персии его же статью: «Через военную диктатуру к национальному государству». («Новый Восток» 1924, № 5.)

ГЛАВА III.

Транс-африканские пути.

1. Борьба за Черный континент.

Если мы сравним карту Африки, составленную шестьдесят лет тому назад, с картой Черного континента в 1912 г., то мы поразимся быстроте прогресса, лихорадочному темпу, каким развивается вся современная жизнь. На африканской карте шестидесятых годов минувшего столетия весь обширный бассейн Конго обозначен как «неизвестная земля», terra incognita; на нынешней карте вся эта обширная область, подобно, впрочем, остальной Африке, изрезана железными дорогами, уже сооруженными, сооружаемыми и проектируемыми. А какой гигантский скачок сделала Европа в области завоевания мистических африканских территорий со времени поднесения его величеству Людовику XVI незадолго до революции, именно в 1786 г., карты Африки королевским инженером-географом Брион-де-Латуром. В примечании к этой карте Брион-де-Латур объясняет его величеству, что «Конго, это — область, озобилующая множеством рек, богатая золотом, на которое жители не обращают никакого внимания, пользуясь в качестве монет раковинами. Здесь существует много государств, из которых одни христианские, другие языческие, при чем в некоторых, например, в Анголе, население считает солнце мужем, луну—его женой, а звезды—их детьми», что «Сахара—наименее приятная часть Африки, бесплодная; здесь водятся невиданные чудовища в силу того, что у крайне редких в этой безграничной области источников собираются самые разнообразные породы животных, помесь между представителями которых и создает таких зверей, которых не могла бы вообразить самая богатая фантазия»; что «Экваториальная Африка — Нигриция — богата золотом, слоновой костью, янтарем, кожей; все это принадлежит в общую собственность всему населению, ибо здесь господствует коммунистический режим во всех отношениях, так что мужчины считают своими родными детьми только тех, кто на них сильно похож. В этом коммунистическом царстве женщины отличаются такой болтливостью, что мужчины заставляют их держать воду во рту, чтобы принудить замолчать хоть на время». Но, несмотря на все эти темные стороны, королевский географ находит, что, в общем, в этой части Африки живется населению недурно, и жизнь здесь легка.

Такова официальная Африка 1786 г. Как далеко шагнуло вперед с той поры африкановедение? После подвигов Спика, Бэртона, Ливингстона, Стенли, Саворьяна Брацца, Маршана, после удивительно смелых экспедиций знаменитых немецких путешественников Барта и Нахтигаля, перед поразительными научными результатами работ которых преклоняются даже такие шовинистически настроенные французы, как генерал Ниокс, бывший министр Ганото, Поль Леруа-Болье и др., африканский сфинкс открыл одну за другой свои тайны. В то время как Бэртон, Спик, Самуэль Бакер и другие открыли источники Нила, Стенли и Ливингстон первые проникли в тайну «Африканского мрака» (Ténèbres de l'Afrique) и разрешили географическую проблему Конго, а Барт и Нахтигаль, прорезав всю Сахару и посетив самые глухие и наиболее опасные места этой пустыни, сняли завесу с мистического Тимбукту. Барт проник в Судан, когда Борну уже с трудом отстаивало свою территориальную целость против туарегов, когда империя султана Белло находилась уже накануне окончательного развала и гибели. Однако, в свите могучих африканских султанов были еще живы последние чернокожие историки и ученые. Их рассказы, их манускрипты дали возможность Барту в результате четырехлетнего пребывания в Африке подарить человечеству такую работу, которая является самым замечательным документом для изучения социального и политического быта и истории народов, среди которых, рискуя каждую минуту своей жизнью, скитался смелый ученый.

По следам гениальных и порой безумно-отважных исследователей и ученых, — являвшихся, увы, в большинстве случаев, бессознательным орудием в руках дипломатов и стоящих за спиной последних финансистов, — двинулись в глубь Африки форсированным маршем и вперегонку военные отряды различных европейских государств. За мирным шелестом страничек записной книжки, — в которую Барт, скрывавшийся в интересах личной безопасности под видом араба 57 суток, заносил по ночам, чутко прислушиваясь к малейшему шороху, свои невинные метеорологические наблюдения во время обратного путешествия через Сахару, — послышалось скоро бряцание европейского оружия в таких местах, куда до сих пор не проникала нога белого человека, и не прошло десятилетия, как те же наивные оптимисты, которые доказывали, будто геройскими подвигами и мученичеством Ливингстона, Барта и др. белая раса, поощрявшая до сих пор торговлю неграми во всей Африке, искупает свои преступления перед черными братьями, увидели, что час отпущения грехов не только не приблизился, а наоборот, отодвинулся в даль грядущих времен. Скоро почти все независимые африканские государства были уничтожены и превратились в европейские колонии; африканские вожди, князья и короли, многие после упорной и геройской борьбы, были убиты или низложены, троны их низвергнуты, а их функции, в порядке «усиленной охраны», «осадного или военного положения», как полагается в завоеванной стране, возложены на европейских чиновников с предоставлением последним диктаторской власти, права жизни и смерти по отношению приведенному в покорность огнем и мечем населению. Скоро весь цивилизованный мир узнал о беспримерных зверствах

бельгийцев в Конго, о подвигах немецких культуртрегеров Петерса, Аренберга, Велана, ген. Тротта, о французских героях Гудэ и Токэ, двух колониальных администраторах, которые взрывали на воздух провинившихся в каком-либо пустяке негров, подкладывая под них динамитные патроны, и затем заставляли других негров пить бульон из мертвых голов их убитых и замученных соплеменников... Так продолжала Европа великое дело, начатое Ливингстоном, Нахтигалем, Бартом и другими героями и мучениками науки. И что сказал бы, при виде новых ужасов, театром которых сделалась Африка, гуманный Ливингстон, который в шестидесятых годах с горечью писал о зверствах европейцев?

«В этой части Африки, как и в остальных, белого человека считают людоедом или дьяволом. При моем приближении к какой-нибудь деревне женщины глядят на меня сквозь какую-нибудь щель в двери, но, когда подхожу ближе, они прячутся в глубине хижины. Ребенок при встрече со мной подымает такой крик и обнаруживает признаки такого ужаса, что я опасаюсь, как бы с ним не случился сильнейший нервный припадок. Все это я понимаю в виду тех зверств, которые совершаются негроторговцами. Но почему при моем виде даже собаки убегают, поджав хвост, как будто я какое-нибудь свирепое животное?»

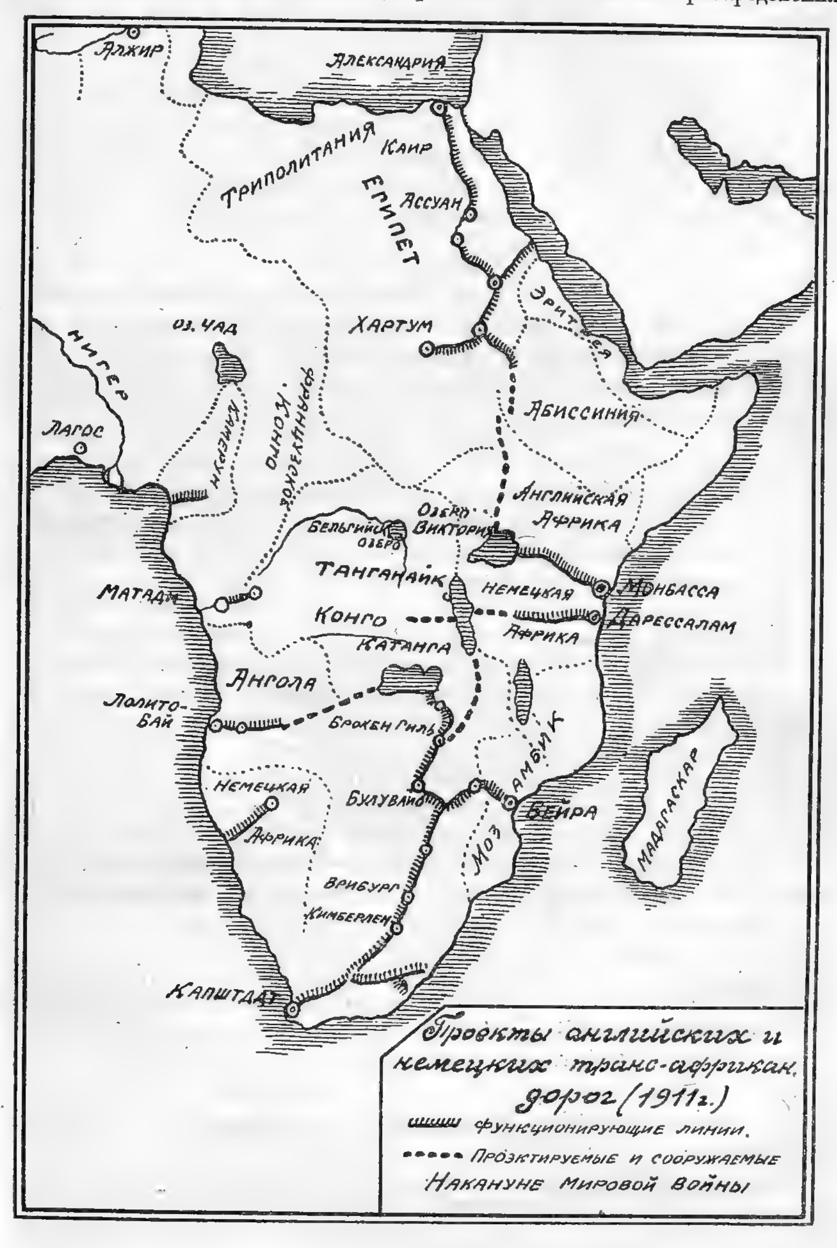
С той поры многое изменилось под луной, но в Африке белый человек остается для трепещущего перед ним населения носителем неминуемой смерти, убийств, в лучшем случае принудительного труда в болотистой местности, по колено в воде, под ударами кнута и под аккомпанемент револьверных выстрелов. Смешно говорить о том, что рабство уничтожено в Африке. Оно уничтожено для негров в Европе и Америке, но на Черном континенте оно продолжает существовать и, наоборот, в течение последних десятилетий, с проникновением европейского влияния в глубь Африки, с прелестями рабства ознакомились племена, не знавшие его. Правда, это рабство приняло новые формы; негров уже не вывозят для продажи в Америку; их не принуждают ударами кнута работать на плантациях за океаном, их теперь насильственно заставляют оставаться на месте. В Бельгийском и Французском Конго негров принуждают доставлять государству или концессионным компаниям определенное количество каучука, слоновой кости и т. д. Каждая деревня облагается определенным натуральным налогом. В случае неаккуратности, населению деревни угрожают карательные экспедиции. Бывший судья в Бельгийском Конго Лефран описывает эти экспедиции и рассказывает, как наемные черные солдаты под командой европейских офицеров врываются в бедные хижины, жгут их, убивают мужчин, насилуют женщин, отрезают руки и ноги детям. (Stanislas L'Éfranc, «Le régime congolais». Liège 1908). Такими мерами чернокожее население вынуждается к принудительному труду в пользу государства или концессиональных компаний. Такова новая форма рабства, распространение которой сделало в течение последних десятилетий большие успехи в Центральной Африке...

Не лучше живется неграм и в южных областях Черного континента, во владениях «гуманной Англии». Из книги Олива Шрайнера (Olive Schreiner, «Trooper Peter Halkat») мы знаем, каким ужасным истязаниям подвергали «от нечего делать» английские цивилизаторы несчастных чернокожих. Любители сильных ощущений ради потехи вешают негров, медленно душат их, расстреливают как голубей, просто ради спорта и т. д. Книга Оливера Шрайнера, вышедшая в 1897 г., произвела в свое время некоторое впечатление в Англии. Теперь она забыта, как и много других горячо написанных произведений на ту же тему. Между тем положение негров в этих областях мало чем изменилось. Но пока еще ни одна страна не заинтересована экономически в уничтожении рабства в Африке, и поэтому, если бы теперь и появилась новая «Хижина дяди Тома», описывающая все ужасы, ареной которых является черная Африка, произведение современной Бичер-Стоу едва ли бы обратило на себя особое внимание.

Сущность африканской проблемы формулирована нами накануне войны следующим образом: «Ныне Африка стоит перед поворотным пунктом в истории ее социального и политического развития. Последнее независимое государство, расположенное на северном побережье Черного континента, мусульманское Марокко, переходит под власть Франции, которая с помощью наемных негрских батальонов, солдат иностранного легиона и полков, стянутых из различных концов метрополии, подавляет восстание туземцев, с оружием в руках защищающих каждый клочок родной территории. Последняя провинция Оттоманской империи в Африке Триполи окончательно присоединена к Италии. Ислам, вдохнувший мужество в сердца туземцев северной Африки, отступает по всей боевой линии перед натиском вооруженных сил христианской Европы. Таким образом, последний оплот, сдерживавший напор Европы на Африку, падает, ибо несомненно, что если для европейцев, открывших Америку в конце XV столетия и исследовавших ее во всех направлениях в течение XVI ст., Африка, отделенная от нашего континента лишь внутренним морем, оставалась еще в течение трех последующих веков terra incognita (неведомой страной), это случилось отчасти потому, что объединенные и вдохновляемые Исламом племена северной Африки могли дать серьезный отпор нашествию европейцев. Целых пятьдесят лет потребовалось французам, чтобы окончательно овладеть одним Алжиром...

«Скоро Африка, за исключением Абиссинии, будет находиться во власти европейских государств. Не останется уже на Черном континенте никаких новых незанятых территорий для захвата. Но это отнюдь не значит, что империалистической политике первоклассных европейских государств будет тем самым, как полагают оптимисты, положен конец, по крайней мере, по отношению к Черному континенту. Как раз наоборот, именно теперь перед империалистической Европой встают две крайне важные африканские проблемы, чреватые новыми конфликтами: 1) проблема транс-африканских рельсовых путей, к осуществлению которых, каждая в отдельности, упорно стремятся первоклассные европейские государства: Англия, Германия и Франция; эта рельсовая про-

блема неизбежно осложняется с энергичным выступлением на арену борьбы за Черный континент новой африканской державы—Италии, которая выдвинет свой собственный рельсовый проект транс-сахарской дороги от Триполи к центру Африки; 2) проблема окончательного распределения



африканских территорий между первоклассными европейскими государствами путем отнятия колоний у второстепенных держав. Так, многие дипломаты не желают допустить и мысли о том, что Португалия долго еще будет играть роль колониальной державы. Равным образом, если Бельгии не грозит опасность потерять в самом близком будущем все Конго, во всяком случае, без некоторых «ампутаций» по отношению к этой колонии дело не обойдется. Но эта вторая проблема, проблема перекройки карты европейских владений в Африке путем отнятия территорий, принадлежащих одним государствам, в пользу более сильных соседей, слишком тесно связана с рельсовой политикой и упомянутыми выше железнодорожными проектами великих держав, и потому мы будем рассматривать обе проблемы в их неразрывной связи, как одну великую африканскую рельсовую проблему ближайших десятилетий.

«Три первоклассных государства упорно борются, начиная с последней четверти минувшего столетия и до наших дней, за господство на Черном континенте: Англия, Франция и Германия. Каждое из этих государств выдвинуло в течение последнего десятилетия свой проект трансафриканского пути. Наиболее грандиозный проект принадлежит, как и следовало ожидать, величайшей африканской державе, Англии. Согласно английскому проекту, на Африку должен быть наброшен железный великобританский крест, который пересечет Черный континент на всем его протяжении с севера на юг, от Каира до Капштадта (10.000 километров), и с востока на запад, от Бейры до Лолито-Бай (4.000 километров). Первой части этого гигантского проекта, именно линии Каир—Капштадт, французы противоставляют свой проект трансафриканской дороги от Алжира через Сахару к тому же Капштадту (10.600 километров). Наконец, немцы, у которых нет владений на северном побережьи Африки, не интересуются дорогой, которая прорежет Африку с севера на юг, а выдвигают проект дороги с востока на запад. Есть основания предполагать, что немецкая линия от Матади до Дар-эс-Салама будет первой транс-африканской дорогой, которая прорежет Черный континент. Рассмотрим каждый из проектов в отдельности. Понятно, что в данный момент, когда только что улеглась тревога, вызванная франко-германским конфликтом из-за Черного континента, когда в одной африканской области стоит под ружьем или ведет войну с туземным населением 120-тысячная итальянская армия, а в другой— 60-тысячная французская, когда не прекратились еще острые испано-французские недоразумения из-за той же Африки, — все указанные выше железнодорожные вопросы приобретают, при всей своей кажущейся узости, злободневный характер». (См. «Великие железнодорожные пути и т. д.», стр. 154 — 157).

2. Железный великобританский крест.

Идея пересечения Африки с севера на юг гигантским рельсовым путем, который соединил бы Капштадт с Каиром и утвердил бы гегемонию

Англии во всей восточной половине Черного континента, принадлежит знаменитому авантюристу Сесилю Родсу, этому «Африканскому Наполеону», «Созидателю империи», «Современному Кортецу» и т. д., как с благоговением называли его английские джингоисты. Идея гигантского рельсового пути от Каира до Капштадта в течение многих лет являлась своего рода путеводной звездой для Великобритании в ее африканской политике, да и до сих пор эта мечта кладет свою печать на политику Англии в данной части света.

В 1889 г., когда был выдвинут проект транс-африканского пути, существовали лишь две железнодорожные ветви, которые могли быть утилизированы, как участки будущего рельсового пути от Каира до Капштадта. На севере, в Египте, железная дорога шла вдоль Нила на протяжении 1.000 километров от Александрии до Ассуана. На юге, в Капской колонии, рельсовый путь соединял Капштадт с Кимберлеем, центром пресловутых алмазных копей. Таким образом, 34 года тому назад существовало всего 2.000 километров рельсового пути из 10.000 километров расстояния, отделяющего Александрию от Капштадта по прямой линии. Как только в 1889 г. Сесиль Родс, стоявший во главе знаменитой Чартерд Кёмпэни, сыгравший своими спекуляциями такую роковую роль в англо-бурской войне, получил концессию на эксплоатацию громадной территории, лежащей между Бельгийским Конго, Капской колонией и португальскими владениями в Восточной Африке, территории, названной официально Родезией в честь «Современного Кортеца», — последний, прежде всего, принялся за сооружение линии от Кимберлея до Врибурга. В 1897 г. железная дорога дошла до Булувайо.

Уже за 11 лет до англо-бурской войны Сесиль Родс — как рассказывают его биографы — увлекался проектом рельсового пути, который превратил бы всю восточную половину Африки в британскую колонию, а Индийский океан — в английское озеро. Так, по словам известного писателя Гриффита, одного из ярых поклонников Родса, последний, находясь в Кимберлее, на юге Черного континента, мечтал о создании африканской империи на севере, об английской Африке от Каира до Капштадта (Georges G r i f f i t h, Men who have made the Empire — Д ж о р д ж Г р и ф ф и т, «Человек, создавший Империю»).

Сколько потоков крови пришлось пролить Англии для того, чтобы сделать возможным осуществление в более или менее отдаленном будущем гигантского проекта, выдвинутого «Африканским Наполеоном»? Вообще великие железнодорожные проекты современности, как важнейшие орудия осуществления тех или других грандиозных империалистических планов, таят в себе зерна возможных конфликтов, порой очень грозного характера. Чтобы довести до конца транс-сибирскую дорогу с свободным выходом к Тихому океану, царской России понадобилось оккупировать Манджурию, захватить Порт-Артур, этот конечный пункт великого рельсового пути, принять затем, в результате неудачной авантюры, вызов со стороны Японии и начать роковую войну, которая обошлась русскому народу приблизительно в 5 миллиардов рублей и стоила до 400.000 человек убитыми, ранеными и пропавшими без вести. Известно,

далее, какую роль в международной политике играл вопрос о Багдадской дороге, явившийся одним из важнейших факторов обострения англо-германских и русско-германских отношений накануне мировой войны. Что касается транс-африканского пути, для осуществления первых этапов этой дороги Великобритании понадобилось предварительно утвердить свое господство в Египте, подавить восстание Араби-паши (1881 г.), начать тотчас же упорную и длительную войну с махдистским движением, тянувшуюся около 17 лет и сопровождавшуюся рядом поражений английской армии, далее, чуть не рискнуть на другой день после окончания победоносной кампании ген. Киченера против махдистских полчищ войной с Францией, выдержать вслед затем трехлетнюю войну с бурскими республиками и, наконец, преодолеть сопротивление негуса, долго не желавшего допустить проведения английской железной дороги по абиссинской территории.

Я указал, что в 1897 г. южная ветвь будущего транс-африканского пути дошла до Булувайо. Затем Сесиль Родс повел дорогу дальше к северу. Здесь пришлось пересечь реку Замбезе, через которую был переброшен мост, представляющий собой по отзывам многих специалистов чудо инженерного искусства. Дорога была доведена до Брокен-Гилля, на расстоянии 1.046 километров от Булувайо. В Брокен-Гилле, пункте, отстоящем от Капштадта более, чем на 3.000 километров, рельсовый путь остановился. У Чартерд Кёмпэни не было финансовых средств вести эту дорогу дальше. Вообще, эксплоатация Родезии стала давать колоссальные убытки. В 1898 г. бюджет провинции был сведен с дефицитом в 4 миллиона рублей. Акции компании стали падать. При таких обстоятельствах нельзя было думать о продолжении дороги, сооружение которой в неимоверной степени обременило бюджет компании. Последней оставалось или обанкротиться, или захватить новую страну, которая давала бы действительные, а не фиктивные доходы. Эта страна лежала под боком. Такова, по мнению многих историков, одна из важнейших причин англо-бурской войны (1899 — 1902).

Что касается северо-африканской линии вдоль Нила, когда рельсовый путь дошел до Вади-Альфа, англичанам пришлось прекратить дальнейшие железнодорожные работы, после того, как вся территория к югу очутилась во власти махдистов. Затем рельсовая линия стала медленно подвигаться вперед вслед за наступательным движением английских войск. Только после того, как генерал Киченер при Омдурмане разбил на голову полчища дервишей и затем угрозой войны заставил французского полковника Маршана уйти с своим отрядом из Фашоды, английская рельсовая линия дошла до Хартума, на расстоянии 2.200 километров от Александрии. После этого англичанам пришлось снова на несколько лет прервать работы по прокладке северного участке транс-африканского пути. Вести дорогу в южном направлении вдоль реки оказалось невозможным в виду непроходимых болот, которые должна была пересечь дорога. Пришлось вести линию в восточном направлении и пересечь западные склоны абиссинского плоскогорья. Все попытки английского уполномоченного полковника Гаррингтона добиться от негуса разрешения

провести английскую линию по территории Абиссинии оставались бесплодными. Наконец, в 1902 г., после того как Англия, разгромившая южно-африканские республики, в необычайной степени подняла свой престиж в глазах всех правительств, осторожный Менелик понял, что дальнейшее сопротивление требованиям Англии может иметь печальные для него результаты, что держава, ведшая 17-летнюю войну с махдистами, закончившая только что победоносно трехлетнюю кампанию против буров, не останавливающаяся для достижения своих целей ни перед какими поражениями, а, наоборот, после каждой неудачи с удвоенной энергией бросающаяся вперед, не откажется от своих планов, хотя бы в будущей войне с Абиссинией английским войскам в начале кампании грозили поражения более страшные, чем те, которые потерпела итальянская армия при Адуе.

В настоящее время северный участок проектируемого Англией транс-африканского пути доходит до территории Ладо, на расстоянии 2.700 километров от Александрии, южный же — до пресловутой и столь рекламируемой ныне области К а т а н г а, изобилующей богатейшими в мире медными рудниками. Конечный пункт южно-африканской дороги находится на расстоянии 3.200 километров от Капштадта. Таким образом, по вычислениям инженеров, остается построить всего 3.100 километров рельсового пути, чтобы сомкнуть уже законченные северный и южный участки и прорезать всю Африку одной английской линией. Но так как подобный гигантский рельсовый путь, имеющий всего два выхода, в Александрию и Капштадт, был бы экономически бессмыслен и крайне невыгоден в финансовом отношении, англичане проектируют провести ряд линий, перпендикулярных магистральному направлению, линий, которые выходили бы к Красному морю и к Индийскому океану. Кроме того, как мною уже было указано выше, английские империалисты считают необходимым пересечь рельсовый путь от Каира до Капштадта одной поперечной транс-африканской линией, которая пойдет от Бойры до Лолито-Бая. Эта поперечная транс-африканская линия, идущая от восточного побережья Африки к западному, прорежет на своем пути упомянутую область Катангу и будет-де иметь колоссальное экономическое значение в развитии мирового хозяйства.

Известно, какую роль играет медь в современном производстве, в механических сооружениях, в фабрикации предметов домашнего потребления, о с о б е н н о в э л е к т р и ч е с к о й и н д у с т р и и. С развитием последней, с созданием новых телеграфных линий, телефонов и т. д., спрос на медь будет все больше возрастать. Между тем медь, как известно, добывается лишь в некоторых странах и представляет собой редкий металл. Потребление меди в течение последних десятилетий растет с поразительной быстротой. В 1880 г. потреблялось всего 10.000 тонн меди. Через 20 лет, т.-е. в 1900 г., мировое потребление меди возросло в 50 раз и равнялось 500.000 тонн. Затем потребление меди продолжало расти и равнялось 600.000 тонн в 1903 г., 644.000 тонн в 1904 г., 755.000 тонн в 1910 году и 873.000 тонн в 1911 году. Главным производителем меди являются С. Штаты, которые производят более половины

меди, потребляемой мировым рынком. Так, из 873.000 тонн мирового производства меди в 1911 г. 492.000 приходится на долю С. Штатов. Неудивительно, что электрическая индустрия в этой стране достигла такого мощного развития.

Нижеследующая таблица, составленная на основании данных, приведенных в циркулярах Мертона и немецкой фирмы Арон Гирш сын, дает представление о росте мировой добычи меди и доле С. Штатов в добывании этого важного металла.

Годы.	Мировая добыча в тоннах (2.240 фунтов).		Доля С. Штатов в тоннах (2.240 фунтов).	
	Мертон.	Гирш.	Мертон.	Гирш.
1904	644.000	644.800	365.000	362.700
1905	682.100	693.700	389.000	395.500
1906	714.100	714.600	409.600	417.400
1907	714.400	702.000	392.500	373.600
1908	748.600	746.600	425.000	408 900
1909	839.400	835.000	490.300	487.000
1910	852.900	856.600	684.900	451.700
1911	873.460	869.870	492.650	487.300

Из 492.650 тонн меди, добытых в С. Штатах в 1911 г., 176 тысяч тонн меди вывезено в Европу, которая в этом году потребила 640.009 тонн и с каждым годом будет предъявлять все больший спрос на медь. Между тем, сами С. Штаты с поразительной быстротой увеличивают потребление меди в виду гигантского роста американской электрической индустрии. Таким образом, вся Европа заинтересована в открытии новых месторождений меди, в освобождении от американского медного ига [1]). Вот почему вопрос о Катанге является важным вопросом близкого будущего.

По вычислениям некоторых экономистов и, в особенности, Бутгенбаха, медные богатства Соед. Штатов ничтожны по сравнению с чудовищным количеством меди, находящейся в Катанге. По словам Бутгенбаха, в 30 рудниках Катанги из 120, исследованных различными инженерами, находится, по меньшей мере, 15 миллионов тонн меди, если не спускаться далее 40 метров в глубину. Вообще же Катанга будет в состоянии удовлетворить своими собственными средствами мировой спрос на медь в течение целого столетия. Но, понятно, для эксплоатации медных богатств Катанги, транс-африканская дорога от Каира до Капштадта, как и всякая другая дорога, *прорезывающая Черный континент с севера на юг*, окажется совершенно бесполезной, в виду крайней дороговизны перевозки данного товара таким длинным путем. Для эксплоатации богатств Катанги может служить только железнодорожная ветвь, идущая от этой области на восток и запад, к портам Атлантического и Индийского океанов. Рассчитывают, что эта линия

[1]) С необычайной быстротой росло производство меди и в России. В 1901 г. было добыто внутри страны только 517.000 пудов меди, а в 1911 г. уже 1.564.000 пудов. Из-за границы было ввезено в Россию в 1911 г.— 477.000 пудов меди.

будет давать колоссальные доходы. В западном направлении по этой линии будут итти один за другим поезда, отвозя в Лолито-Бай — для переправы в Европу и Америку — медь и другие богатства Катанги, а немного позже, когда и в Азии разовьется современная индустрия, мы увидим и в восточном участке то же непрерывное движение поездов, нагруженных медью для индусских, китайских, японских и т. д. фабрик и заводов.

Нельзя однако думать, что великобританским капиталистам так легко удастся зажарить всю Африку на решетке, составленной из английских рельсов. Мы уже видели, какие грандиозные препятствия пришлось преодолеть Великобритании, прежде чем удалось провести в северном и южном направлении 5.000 километров рельсового пути. Кажется, нет другой железной дороги в мире, которая была бы омыта таким количеством человеческой крови. При прокладке этой дороги тысячи и тысячи людей погибли, работая в ужасных гигиенических условиях. Так, по официальным, значительно преуменьшенным, данным, при сооружении железнодорожной ветки в Уганде скончалось 29% рабочих, т.-е. около трети, не считая потерявших способность к труду и заболевших. А сколько погибло во время священной войны махдистов против Англии, при подавлении безумной попытки дервишей остановить колесо истории и помешать великобританскому локомотиву, этому дьяволу с тремя огненными глазами, ворваться в заповедные для европейцев территории и начать свою пляску в местах, куда до сих пор не проникала нога неверного. Эта дорога построена на грудах человеческих костей, и каждому ее шагу вперед предшествовали ружейные залпы и выстрелы пушек Максима, под дула которых буквально десятками тысяч бросались нафанатизированные дервиши, пытаясь остановить наступление английских армий, которые, несмотря на ряд страшнейших поражений — как, например, гибель армии генерала Хикка в ноябре 1882 г., при чем вся десятитысячная английская армия, застигнутая в ущельи полчищами махдистов, была уничтожена до последнего человека, и сам генерал погиб с револьвером в руке, или уничтожение в следующем, 1883 году, в ущельи Токар английского вспомогательного отряда, посланного на поиски за армией генерала Хикка, далее, взятие Хартума и гибель генерала Гордона и т. д., — продолжали с стихийной силой подвигаться вперед и, наконец, сокрушили махдизм и срыли до основания Омдурман, духовную столицу махдистского царства.

«Но те препятствия, которые ныне встают перед английскими империалистами, мечтающими о дальнейшем расширении африканских владений Англии и о достойном завершении подвигов великобританской армии осуществлением проекта Сесиля Родса, более серьезны, чем все то, что пришлось англичанам преодолеть до сих пор в борьбе за Африку. Теперь дело идет о гордиевом узле, которого не разрубишь британским мечом. Цивилизованные европейские государства охотно нападают на слабых противников, но не обнажают меча, когда ведут борьбу с равным по силе соперником. Теперь поперек британским планам на Черном континенте стоит могучая Германия, которая в состоянии отпарировать любой удар.

И это до крайности усложняет африканскую проблему. Нельзя разрубить гордиев узел, нужно его распутать, а это крайне трудно. Проблема заключается в том, что между английскими владениями в северной и южной Африке лежат германские и бельгийские области, которые прикасаются друг к другу, и что английский рельсовый путь от Каира до Капштадта должен прорезать на протяжении 1.500 километров от озера Альберта Эдуарда до Танганайки иностранную территорию и не может миновать Бельгийского Конго или Германской Восточной Африки. Два раза в 1899 г. Англия добивалась разрешения сомкнуть северный и южный участки своей дороги сооружением промежуточного рельсового пути через Бельгийское Конго или Германскую Африку. В 1894 г. английская дипломатия выдвинула в Брюсселе проект уступки Англии в аренду участка земли в Конго, шириной в 25 километров и протяжением от озера Альберта Эдуарда до Танганайки. Эта попытка потерпела фиаско в виду решительного сопротивления со стороны германских дипломатов, которые находили, что осуществление английского проекта остановит расширение германских колоний на запад Африки, в случае ликвидации бельгийских владений на Черном континенте. Точка зрения немецких колониальных кругов на английский проект была ясно формулирована, между прочим, в одной статье, опубликованной в «Теглихе Рундшау»: «Соединение английских владений в Южной Африке с Египтом сплошным рельсовым путем будет равносильно полному уничтожению нашей африканской колониальной империи... Английское влияние в Африке возрастет в такой необычайной степени, что нам придется сложить свой багаж и уйти из этой части света» [1]).

В 1899 г., почти накануне англо-бурской войны, Сесиль Родс отправился в Берлин, чтобы воздействовать на немецкие колониальные круги и добиться какого-нибудь компромисса. Сесиль Родс заручился содействием некоторых крупных немецких банков, которым были обещаны серьезные гарантии. Кроме того, между Англией и Германией был заключен тайный договор о разделе португальских колоний при первом удобном случае. Сесиль Родс не стеснялся, с присущим ему цинизмом, открыто заявлять, что «экспроприация Португалии является неотложной мерой, которая диктуется международными интересами» (Erneste Lemonon, L'Europe et la Politique britannique, см. стр. 187 — Эрнест Лемонон, Европа и Британская политика). Однако, в Берлине не желали слышать об английской дороге от Каира до Капштадта. Германское правительство охотно согласилось разрешить Сесилю Родсу соединить оба эти пункта транс-африканской телеграфной линией, о чем также хлопотал капский премьер, но по вопросу о железнодорожной линии германская дипломатия, между прочим, под влиянием партии центра, господствовавшей в рейхстаге, не желала итти на уступки. Вспыхнувшая скоро

---

[1]) «Великие железнодорожные и морские пути будущего», стр. 164—165.

затем англо-бурская война, обострившая крайне отношения между Великобританией и Германией, надолго сделала невозможными какие бы то ни было дальнейшие переговоры о разделе португальских владений и о компромиссе по поводу транс-африканских дорог.

3. Германские транс-африканские дороги.

(От океана до океана.)

Только после пресловутого «Агадирского удара» «Coup d'Agadir», — 2 июля 1911 г., неожиданного отплытия немецкого военного судна «Пантеры» к берегам Агадира для защиты якобы торговых немецких интересов в этой области, только в свете последующих событий и сенсационных франко-германских переговоров, — завершившихся со стороны Франции уступкой, в пользу назойливого соседа, территории в Конго, протяжением в 250.000 кв. километров, территории, открывшей немцам при посредстве двух полосок земли, так называемых, «щупальцев», доступ к Бельгийскому Конго с запада, — и слепому стали ясны африканские планы Германии. Как формулировал Рибо в своей речи в сенате по поводу франко-германского договора: «Германия желала получить доступ к Конго и Убанги, и она этого добилась. Она преследует политические цели: она желает прорезать Африку великим рельсовым путем». Уже давно немецкие колониальные круги мечтали о создании африканской немецкой империи, которая прорезала бы поперек, т.-е. с востока на запад, весь Черный континент. Этот грандиозный проект, подобно империалистическим планам Англии, мог осуществиться лишь на счет колоний двух государств — Бельгии и Португалии. Великое международное значение Бельгийского Конго заключалось именно в том, что оно одновременно отделяло Восточную Германскую Африку от Западной Германской Африки и северную Английскую Африку от южной [1]). Таким образом, этой бельгийской колонии суждено было играть крупную роль в том или другом разрешении англо-германского конфликта. Германия уже давно обратила внимание на эту часть Африки. В 1884 г. немецкое правительство приняло под свое покровительство детище Леопольда Бельгийского, так называемую «Международную Африканскую Ассоциацию», создавшую независимое государство Конго. Немецкие дипломаты рассчитывали, что у Леопольда не хватит средств довести начатое дело до конца, и что, таким образом, эта обширная область попадет в руки Германии. С другой стороны, на Конго обратили свое внимание и английские империалисты. Известно, какую лицемерную агитацию вели английские джингоисты против Бельгийского Конго, разоблачая все ужасы, которые совершались в этой области, забывая, однако, в период

---

[1]) Значение португальских колоний с точки зрения африканской рельсовой политики заключалось в том, что к их портам на Индийском и Атлантическом океанах должны были выйти головные участки английской и немецкой железных дорог, пересекающих Черный континент с востока на запад.

этой деятельной и шумной кампании упомянуть и о тех зверствах, которыми британский империализм опозорил себя в южно-африканских колониях Англии, не говоря уже о несчастной Индии с ее чумой и голодовками. Были моменты (1904 — 1907 г.), когда отношения между Бельгией и Англией принимали очень обостренный характер, и казалось, что могучая Великобритания прибегнет, наконец, к решительным мерам по отношению к крошечному государству, осмеливающемуся говорить с ней в дерзком тоне. Но Германия, сама имевшая виды на Бельгийское Конго, стояла на страже, и, таким образом, благодаря соперничеству между двумя величайшими державами, Бельгия удержала за собой свою африканскую колонию. Я указывал, основываясь на речи президента французского кабинета Кайо, на статьях бельгийских ученых Эрнеста Найса, Вильмота и т. д., что во франко-германском договоре 1911 г. имелись тайные пункты относительно Бельгийского Конго («Современник», 1912 г., кн. I, «Внешняя политика в 1911 г.»). Существовали самые серьезные основания предполагать, что Франция без согласия на то самой Бельгии передала свое право преемственности на Бельгийское Конго Германии. Однако, ясно, что дело было не в одной Франции. Немецкая транс-африканская дорога имела три варианта (см. карту). В одном случае эта линия должна соединить Германский Камерун с германскими владениями в Восточной Африке на счет северных областей Бельгийского Конго; 2-ой вариант, о котором мы говорили выше, рельсовая линия от Матади к Дарессаламу; наконец, в третьем случае, линия должна итти значительно южнее: от Германской Юго-Западной Африки (Лолито-Бай) через Португальскую Анголу, — которая должна была перейти к немцам, — затем Бельгийскую Катангу, чтобы выйти к Индийскому океану (Бейра). В той или другой комбинации, немецкая линия перерезала великую английскую артерию, идущую с севера на юг. Англичане не желали об этом и слышать. Здесь лежал повод к новым грозным конфликтам между Германией и Англией. «Нельзя ли опасаться, — писали мы в 1913 г., — что скоро мы услышим в английской и немецкой прессе алармистские речи о великих рельсовых путях к Танганайке и Катанге, о необходимости строить новые супер-дредноуты и создавать новые дивизии и корпуса для защиты великих национальных интересов на Черном континенте. Не сделается ли скоро вопрос о немецкой транс-африканской дороге такой же чреватой опасностями проблемой международной рельсовой политики, какой до сих пор был вопрос о Багдадской дороге?»

Из речи сэра Грэя в палате общин, 27 ноября 1911 г., речи, произнесенной для ослабления впечатления, произведенного шовинистическими речами других великобританских министров, явствует, что Англия была готова итти на известные уступки в африканском вопросе. Приведем наиболее характерные места этой речи:

«Мощь Германии является сама по себе достаточной гарантией, и ни одна страна не имеет расположения искать поводов к ссоре с немецкой

империей. Но если Германия имеет право гордиться своей мощью, естественно в то же время, что непрерывный рост германской силы внушает опасения, будто германская империя подготовляет агрессивные планы против других наций. Я не верю в существование этих агрессивных планов. Единственное, чего желают Англия и другие нации, соседние Германии, это — жить на равных с ней правах. В Берлине говорят, будто вся политика Англии сводится к тому, чтобы всегда и повсюду становиться поперек немецким планам и мешать расширению Германии... По моему мнению, разумная английская политика заключается в том, чтобы как можно меньше расширять великобританские владения в Африке... (Аплодисменты). Если Германия желает вступить в дружеские соглашения с другими странами по поводу Африки, мы не станем ей поперек пути. Я думаю, что такова должна быть разумная политика Великобритании, и если политическая мудрость запрещает нам самим увлекаться грандиозными планами расширения наших территорий в Африке, — было бы дипломатической и моральной ошибкой брать на себя «роль собаки на сене» («the dog in the manger») по отношению к другим странам»...

Если мы сопоставим эту речь со словами Кайо: «Одна из руководящих идей во время наших переговоров с Германией заключалась в том, что в Центральной Африке позиции не должны считаться окончательно установленными...», то мы поймем, что раздел Африки накануне войны 1914 — 1918 г. еще не закончился. Некоторые французские и немецкие политики делили Африку на три великие колониальные империи: французскую, немецкую и английскую. Французская империя охватит всю северо-западную часть Черного континента: Алжир, Тунис, Марокко, значительную часть Сахары, Сенегала, весь бассейн Нигера и дойдет к югу до Германского Камеруна и Дарфура, а к востоку до Триполи. Немецкая «глыба» начнется у Атлантического океана и пойдет на восток до Нила, Танганайки, а на юг до Капской колонии. Таким образом, она будет состоять из одного цельного куска вместо трех, на которые теперь разбита Германская Африка. Наконец, английские владения охватят всю Восточную Африку от Каира до Капштадта. Для осуществления этого проекта Англия отдает Германии часть своих владений в Западной Африке на побережьи Атлантического океана и получает в обмен немецкие колонии в Восточной Африке. Ясно также, что для реализации этого проекта придется экспроприировать португальские и бельгийские владения на Черном континенте. Из других европейских государств будет разрешено оставаться в Африке только Италии в Триполи и Испании в отведенной ей части Марокко. Все африканское побережье Индийского океана будет находиться в руках Великобритании, и, таким образом, не только осуществится проект Сесиля Родса, «от Каира до Капштадта», но влияние этой трансформации скажется в необычайном усилении влияния метрополии во всех частях английской империи и, прежде всего, в Индии. С превращением Индийского океана в английское озеро весь Индостан окажется

крепче, чем когда бы то ни было, спаянным и в военном, и в экономическом, и в политическом отношении с господствующей над ним Великобританией.

«Таковы радужные планы, которыми увлекаются не только многие мегаломаны, но и некоторые пасифисты, мечтающие об устранении конфликтов между крупными державами путем экспроприации маленьких. Было бы, однако, наивно предполагать, что подобные трансформации могут совершиться в близком будущем. Поперек этим планам стоят исследованные нами выше грандиозные проекты железных трансафриканских дорог — английского креста и немецкой рельсовой колеи от Индийского океана до Атлантического, проекты, от которых ни Великобритания, ни Германия не желают отказаться». Более того, мы знаем, что Германия энергично ведет свои железнодорожные сооружения со стороны обоих океанов. Так, в одном лишь Камеруне Германия израсходовала на железные дороги в 1909 г. — 4.000.000 марок, в 1910 г. — 3.000.000, в 1911 — 11.000.000. Бюджет 1912 г. предусматривает для этой цели сумму в 7.200.000 марок. В 1913 г. в бюро рейхстага был внесен для утверждения проект контракта, заключенного с берлинской компанией колониальных дорог, на сооружение новой африканской железнодорожной ветви, которая должна будет прорезать весь Камерун и соединить бассейн Конго с Атлантическим океаном. Согласно контракту, первый участок этой дороги должен быть открыт для эксплоатации 10 октября 1913 г. с 9 локомотивами, 12 пассажирскими вагонами и 104 товарными. С такой же энергией велась работа в восточных владениях Германии. Здесь дорога быстро подвигалась вперед от Индийского океана к тому же бассейну Конго, но уже с востока. Эта дорога эксплоатировалась накануне войны на протяжении 500 километров от океана. «По мнению французского инженера Б е р ж а («Le chemin de fer trans-africain de l'Algerie au Cap», Paris, 1912 — Транс-африканская железная дорога из Алжира к Капштадту), эта линия через два, самое большее, три года достигнет реки Конго. Неудивительно, таким образом, если Германия, действующая в данном вопросе в согласии с Бельгией, вынужденной итти на буксире за своей могучей соседкой, закончит германо-бельгийскую транс-африканскую дорогу раньше, чем осуществит свои грандиозные планы Англия», писали мы в 1913 г. [1]).

28 февраля 1913 г. бюджетная комиссия германского рейхстага приняла экстраординарный расход в 17 миллионов марок на сооружение железных дорог в Восточной Африке. Докладчик указал, что линия, идущая от Дарессалама, быстро подвигается вперед и к декабрю 1913 г. достигнет озера Танганайки.

Комиссия рейхстага высказала пожелание, чтобы правительство предприняло подготовительные работы для сооружения побочной ветви от колеи Дарессалам — Танганайка на север к озеру Виктория и области Уганда.

---

[1]) В Германии имелось не мало империалистов, утверждавших, что Центральная Африка важнее для Германии, чем Малая Азия, и что только первая может быть опорной базой немецкого колониального могущества.

4. Транс-сахарская дорога.

Я указал на два серьезные препятствия, которые мешали осуществлению проекта Сесиля Родса, сооружению сплошной английской дороги «от Каира до Капштадта». Препятствия эти, при всей своей важности и видимой непреодолимости, носили, однако, преимущественно политический характер и вытекали исключительно из того обстоятельства, что между английскими владениями в северной и южной Африке лежали колонии других государств, Германии и Бельгии. Теперь транс-африканскому пути от Каира до Капштадта грозит очень серьезная опасность экономического характера. Эта опасность надвигается как со стороны Италии, так и со стороны Франции. Итальянские империалисты выдвигают свой проект транс-сахарской дороги, которая пойдет от Триполи вглубь Африки. Я уже останавливался в одной из моих статей («Итало-турецкая война и триполийская авантюра». «Современник», кн. X, 1911 г.) на этом проекте и показал, что все перспективы, которые рисуются итальянцам в связи с транс-сахарской дорогой, этим якобы оживленнейшим бульваром, по которому в будущем двинутся в глубь Африки сотни и сотни поездов, привозя туда европейские товары, тысячи туристов, желающих ознакомиться с тайнами тропических лесов,—относятся к области красивого вымысла и лишены реальной базы. Никогда транс-сахарская железная дорога от Триполи к центру Африки не сделается главным торговым путем из Судана в Европу. Действительно, во времена Рольфса, главная торговля с Суданом велась через Сахару. Из доклада французского консула в Триполи, Лемуа, представленного в 1883 г., явствует, что ежегодное число верблюдов, уходивших из Триполи к Судану, равнялось 3.000. Через 20 лет Матузие, отправленный французским правительством с научной миссией в Триполи, определял ежегодное число верблюдов, уходивших из Триполи к Судану, всего в 1.000. Все внутренние рынки: Мурзук, Гад, Гадамес, находятся в состоянии упадка. Как констатируют объективные наблюдатели, как об этом говорят доклады всех европейских консулов, торговля Триполи с Центральной Африкой неудержимо падает из года в год. И здесь мы стоим перед явлением, неустранимым никакими победами итальянского флота и армии, никакой оккупацией Триполи, никакими железными дорогами через Сахару. Уже Гомер говорил, что жилища «Обожженных лиц» имеют два фасада: один—в сторону крайнего моря, на восток, другой—в сторону моря на запад, т.-е. одновременно на Атлантический океан и на Красное море. Устами Гомера вещала мудрость древних финикийских мореплавателей — «промышленных людей, обтекающих море в многовесельных своих кораблях для торговли, о том лишь мысля, чтобы, сбыв свой товар и опять корабли нагрузивши, боле нажить барыша», — а не рутина современных арабских погонщиков верблюжьих караванов. Товары ищут дешевых транзитных путей, и когда Англия овладела Египтом, а стало быть, Красным

морем, а Франция — Конго и выходом к Атлантическому океану, товары из Судана, вместо того, чтобы итти длинным путем в 2.300 километров через Сахару, направились дешевым речным путем по Нигеру или Бенуа, и по этой новой дороге стали проникать в Европу. Таким образом, становится вполне понятным тот, на первый взгляд, невероятный факт, что в течение последних лет арабские коммерсанты в Триполи получали страусовые перья и звериные шкуры от своих агентов в Кано пароходами, приходившими из Ливерпуля, и перепродавали затем эти товары Центральной Африки английским и европейским купцам в Триполи. Но в скором времени в самой Нигерии открываются английские торговые дома, и тогда не за чем будет уже покупать африканские товары из Триполи. Речной путь, все одно, по Сенегалу ли, Нигеру, Убанги, или Нилу, с морской дорогой через Атлантический океан или Красное море, всегда будет стоить несравненно дешевле, чем товарная железная дорога по камням Сахары. Вот почему Триполи никогда не будет играть той роли, какую приписывал этой области Рольфс, в воображении которого Центральная Африка рисовалась как безграничная территория, богатая несметным количеством золота, слоновой кости, страусовых перьев, невиданной растительностью, громадными стадами слонов и носорогов и кишащая миллионами чернокожих, грезящих наяву о невиданных ими ситцевых, коленкоровых и других легких материях, чтобы прикрыть свое обнаженное, палимое тропическим солнцем тело, и готовых за несколько аршин ткани и стеклянную безделушку отдать целый груз слоновой кости или слиток золота. И Рольфс воображал, что есть только один путь в Европу, именно через Сахару, и что Триполийский кулуар, огражденный с обеих сторон, именно французского Туниса и Алжира с запада, и английского Египта с востока, двумя рядами неприступных гор, представляет собой единственную торговую дорогу, по которой караваны из Центральной Африки могут проникнуть к берегам Средиземного моря, а отсюда во всю Европу. Сахара, которую Рольфс рассматривал, как высохшее дно гигантского моря, покрывавшего когда-то значительную часть Африки, имеет ныне лишь один морской порт, именно Триполи. Однако, несомненно, что железнодорожный итальянский путь, который пойдет от г. Триполи, находящегося ближе ко всей Западной Европе и северо-западной Африке, чем Каир и Александрия, отвлечет значительную часть путешественников от английской северо-африканской ветви вглубь Черного континента; между тем и без того товарное и пассажирское движение по этой линии не отличается особой интенсивностью. Единственным утешением для заинтересованных в данном вопросе английских капиталистов является надежда, что Италии не так легко удастся достать необходимые финансовые средства для сооружения дорогостоящего и убыточного рельсового пути, который на протяжении 2.000 километров будет итти по безводной и мертвой пустыне.

Этой надеждой не могли утешиться англичане, обсуждая вопрос об опасности, грозящей их великому рельсовому пути со стороны бога-

той свободными капиталами Франции. Накануне войны колониальные круги III республики с небывалой энергией и настойчивостью выдвигают проект французского транс-африканского пути от Алжира до Капштадта, при чем сторонники этого проекта доказывали, что новая дорога отвлечет от английского пути почти всех путешественников из Западной Европы. Какой же англичанин, а тем более француз, испанец, бельгиец будет тратить несколько дней на проезд морским путем через все Средиземное море к Александрии и Каиру, когда гораздо проще и экономнее будет взять поезд в Алжире? Таким образом, по уверениям Бертело, выехав из Лондона путем Калэ-Марсель, можно будет через пять дней очутиться в Бельгийском Конго, а через девять — в Иоганнесбурге (Трансвааль), в то время как ныне морской путь быстроходными судами из Соутгэмптона в Капштадт отнимает 17 дней, после чего на переезд по железной дороге до Иоганнесбурга приходится затратить двое суток.

Грандиозный французский проект транс-африканской дороги от Алжира до Капштадта является развитием другого менее крупного проекта — дороги транс-сахарской, которая, собственно говоря, главным образом, интересует в данном вопросе Францию. Впервые идея транс-сахарского пути была высказана капитаном саперного батальона Гапото в 1859 г. в предисловии к очень специальной книге «Essai de grammaire de la langue tamachek» (Опыт грамматики языка тамашек). Но это предисловие, как и эта книга, прошли в то время совершенно незамеченными. Только через двадцать лет инженеру Дюпоншелю удалось своей нашумевшей книгой: «Le chemin de fer trans-saharien, jonction coloniale entre l'Algérie et le Soudan» — Транс-сахарская железная дорога (1879) обратить внимание колониальных кругов Франции на вопрос о транс-сахарской дороге и заинтересовать своим проектом правительство. По инициативе Фрейсинэ, бывшего в ту пору министром общественных работ, была создана «Высшая комиссия для изучения транс-сахарского пути», затем были одновременно отправлены в Сахару две миссии в разных направлениях для изучения географических условий будущего пути. Одна из этих миссий отправилась в путь под командой подполковника Флаттерса. Результаты ее показались настолько благоприятными, что решено было тотчас же организовать под командой того же Флаттерса 2-ю экспедицию для окончательного решения вопроса о транс-сахарской дороге. Но эта вторая экспедиция Флаттерса (в составе 92 человек) попала у источника Таджену в западню и была почти вся истреблена туарегами. Подполковник Флаттерс, капитан Массон и все остальные европейцы были изрублены саблями или подняты на пики. Из всей экспедиции спаслись каким-то чудом несколько туземцев, которые после неимоверных страданий достигли алжирской границы. По рассказам этих туземцев, во время страшного отступления по мертвой, лишенной всяких жизненных ресурсов пустыне, они, как и их белые товарищи, спасшиеся от туарегских сабель и пик, вынуждены были питаться человеческим мясом, трупами падавших товарищей, — факт, о котором почему-то умалчивает Поль Леруа-Болье в своем «капитальном» труде, посвященном Сахаре и идее транс-сахарской дороги, но о котором бесхит-

ростно упоминает в своей любопытной, хотя мало известной книге подполковник Эннебер («Из Парижа в Тимбукту в восемь дней»). Во время этого отступления все уцелевшие после резни 16 февраля 1881 г. европейцы скончались, в том числе офицеры Сантен, Дианус и вахмистр [1]) Побегин. Дианус перед смертью сошел с ума от страданий.

Эта катастрофа произвела громовое впечатление во Франции и нанесла сильный удар всяким проектам транс-сахарской дороги. Долгое время никто во Франции не желал и слышать о железнодорожном пути через пустыню, где поездам на каждом шагу будет грозить опасность со стороны царей Сахары, неукротимых туарегов. Через 8 лет после упомянутой катастрофы подполковник Эннебер попытался снова оживить интерес правящих кругов Франции к идее транс-сахарской дороги. Но его попытка оказалась совершенно бесплодной, и его упомянутая книга прошла незамеченной. Наконец, в 1899 г. дело транс-сахарской дороги взял в свои руки известный французский экономист, профессор «Коллеж де Франс», главный редактор влиятельного в финансовых кругах журнала «Французский экономист» «L'Economiste français» — Поль Леруа-Болье. После энергичной кампании в пользу своего проекта, многочисленных статей в журналах и газетах, ряда рефератов в Париже, Лионе, Марселе, Гавре, всякого рода ходатайств по тому же поводу в официальных кругах и т. д., наш великий ученый выпустил в 1894 г. большую книгу «La Sahara, le Soudan et les Chemins de fer trans-sahariens» («Сахара, Судан и транс-сахарские рельсовые пути»), где пытался на протяжении 500 страниц «реабилитировать» Сахару, доказать, что все страшные рассказы, которые ходят об якобы непривлекательной пустыне, представляют чистейшую клевету, досадную легенду (une légende fâcheuse) и т. д. Вопреки уверениям корреспондента «Речи», профессора Бордоского университета Анри Лорэна, утверждавшего, будто столь серьезный экономист, как Поль Леруа-Болье, доказал, что «транс-сахарская железная дорога — не утопия и что это предприятие имеет под собой серьезную экономическую почву», никто не скомпрометировал настолько идею этой дороги, как почтенный финансист. Целый ряд объективных исследователей, являющихся сторонниками транс-сахарской дороги по соображениям исключительно с т р а т е г и ч е с к о г о характера, как, например, капитан Менье, профессор алжирского университета Бернард, виконт Жермини, Фуро и многие другие, доказали, что пустыня Сахара действительно носит пустынный характер (le désert et vraiment désertique), что все рассказы Поля Леруа-Болье, никогда не бывавшего в пустыне, о минеральных богатствах последней, о регулярно выпадавших дождях, о стадах коров, овец, пасущихся в разных местах Сахары, и т. д., представляют чистейшую басню. Как констатируют многие французские офицеры в своих объективных рапортах начальству о результатах экспедиций, предпринятых, согласно строго выработанному плану и по определенному методу, в течение последних лет, — во многих местах отрядам приходилось по 8, 10, 15 дней двигаться по Сахаре, не встречая

[1]) Иностранного легиона.

на пути ни одной былинки, ни одной капли воды. Таким образом, пустыня, абсолютная пустыня, без малейшего признака животной и растительной жизни, представляет собой подлинный реальный факт. Более того, пустыня не только не отступает перед натиском европейской культуры и «цивилизации», проникающей в области, прилегающие к Сахаре, а наоборот, она надвигается непреодолимой силой на южные области, на Судан, которому французская колониальная печать посвятила столько восторженных страниц, и своим смертным, все заражающим дыханием убивает жизнь и здесь. Об этой опасности со стороны Сахары говорит капитан Менье в своем исследовании: «Le régime hydrographique du Soudan» (1905):

«... Сахара логически должна одерживать победу над плодородными землями в виду прогрессивного исчезновения вод в прилегающих к ней местностях. Совершится ли эта трансформация быстро или она будет характеризоваться грандиозной медленностью геологических преобразований? Я склонен думать, основываясь на исследованиях недавнего времени, что эта трансформация будет носить относительно быстрый характер... Уже теперь негры констатируют регулярное ежегодное уменьшение разливов реки Нигер...»

В своей книге: «Черная Африка» «L'Afrique noire» (1911 г.) тот же Менье, являющийся, заметим, сторонником империалистической политики, ставит, между прочим, вопрос: «Превратится ли когда-либо Сахара, благодаря человеческой энергии, промышленному прогрессу, в менее пустынную область?» и отвечает: «Все заставляет думать противоположное. Сахара с каждым годом будет высыхать все более» [1]).

Некоторые исследователи указывают, что факторы чисто социального и экономического характера, о которых, впрочем, не упоминает Менье, действуют заодно с так называемыми геологическими и метеорологическими причинами и способствуют победоносному наступлению Сахары на прилегающие южные области. Дело в том, что, до проникновения французского влияния в Судан и Сахару, туареги и многие маврские племена жили исключительно грабежом, нападением на караваны и мирные негрские деревни. Ныне многие туареги поступили на службу французскому правительству и превратились под командой европейских офицеров в грозных жандармов пустыни и Судана, жандармов, быстро прекративших всякие грабежи в областях, отданных под их надзор. Именно по поводу туарегов некоторые французские писатели утверждали, что в душе каждого разбойника таится мечта сделаться жандармом. Благодаря деятельности этих неутомимых жандармов-«мегаристов», которые на своих верблюдах с французской скорострельной винтовкой в руке днем и ночью пересекают по всем направлениям пустыни и области Нигера и Чада, племена, занимавшиеся некогда грабежом, должны были отказаться от опасного ныне ремесла и перейти к мирному образу жизни, именно к скотоводству, как роду занятий, наиболее соответствующему привычкам этих кочевников. Таким образом, теперь появились громадные стада домашнего скота в местностях Судана, где их прежде не было. В сырое время года эти стада имеют достаточную пищу, в сухой сезон

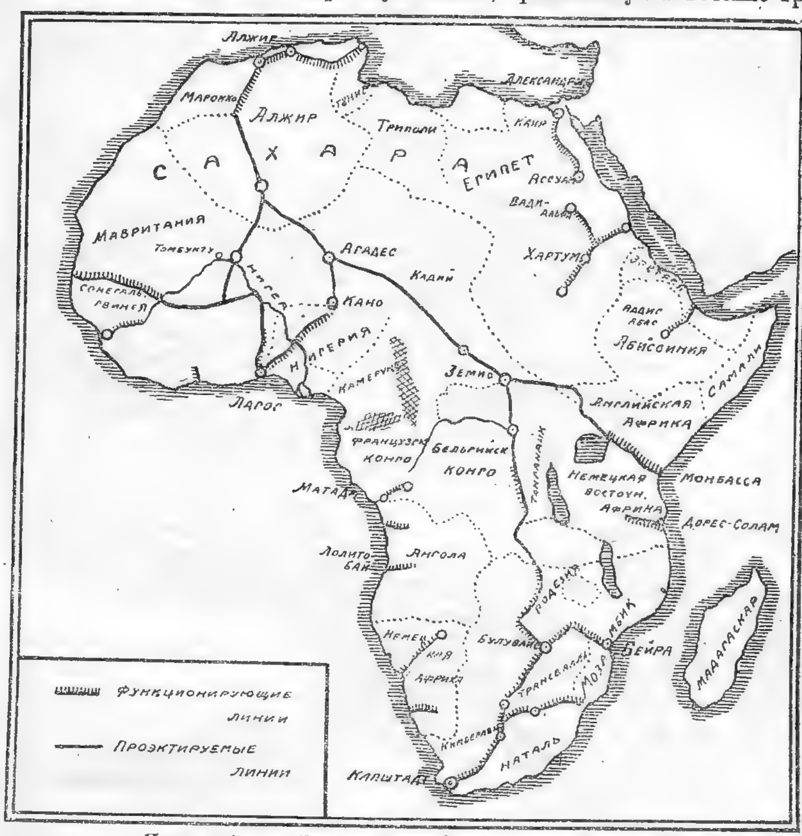
[1]) Capitaine O. Meunier, «L'Afrique noire». См. стр. 15, 16. Paris, 1911.

они не только поедают обожженную солнцем траву, но также молодые побеги растений и листву деревьев и кустарников. Понятно, что происходит в результате. Животный мир временно разрастается на счет растительного, зато облегчается разрушительная работа гигантской северной пустыни и ее смертоносного дыхания. В конце концов, многие племена покидают недавно заселенные местности и отступают к югу перед натиском Сахары. В таком же направлении действуют и железные дороги, проведенные французами в области Нигера, где уголь крайне дорог и где для локомотивов употребляется в качестве топлива дерево. Леса редеют или совершенно исчезают, и, таким образом, последний оплот победоносному натиску Сахары падает.

Понятно, что подлинные факты, рисующие истинную природу пустыни и притом установленные не какими-либо литераторами оппозиционного лагеря, а офицерами, преданными правительству республики и даже сочувствующими грандиозным империалистическим планам, должны были оттолкнуть многих финансистов от участия своими капиталами в проектируемом предприятии, которое так усердно рекламировал Поль Леруа-Болье, не останавливаясь в своей полемике ни перед какими аргументами и возражениями. Так, чтобы сразить своих противников и заставить публику внимательнее прислушиваться к авторитетному мнению, почтенный профессор рассказал, что он был директором и администратором «Общества эксплоатации фосфатов и железной дороги Гавза», которое принесло ему громадные барыши, хотя многие предсказывали убыточность этого дела; что он поместил свои капиталы в сотни африканских предприятий, которые в общем ему ничего, кроме изрядной прибыли и опыта, не дали, несмотря на все предсказания пессимистов; что, наконец, вопреки предвещаниям всех Кассандр международного финансового мира, он, Леруа-Болье, с самого начала понял великое финансовое будущее Суэцкого канала и, купив во-время акции последнего по 450 фр. и некоторые суэцкие бумаги по 10.500 др., дожил до того, что последние поднялись до 180.000 фр. Профессор не преминул рассказать, что один из его личных знакомых, администратор какой-то важной морской компании, относившийся скептически к Суэцкому каналу и не желавший купить акции последнего, скончался через несколько лет, окруженный, правда, всеобщим уважением, но оставив после себя очень незначительное состояние (Paul Leroy Beaulieu, «Le Sahara, le Soudan», см. стр. 27, 28). Он, Леруа-Болье, всегда с большой осторожностью прислушивался к мнениям всякого рода профессоров географии и якобы компетентных техников и от этого не чувствует себя хуже, свидетельством чего и является изрядный капиталец, приобретенный им благодаря своевременной покупке акций всякого рода африканских железных дорог, алмазных копей, залежей золота, банков, финансовых компаний, виноградников и других промышленных предприятий на Черном континенте.

Но все эти доводы, частью «строго научного», частью совершенно «интимного» характера, не могли соблазнить французских финансистов и побудить их заинтересоваться грандиозным предприятием, в пользу

которого так горячо ратовал великий экономист. Ясно, что сооружение железной дороги, которая на протяжении 2.000 километров пересекла бы б е з в о д н у ю, безжизненную пустыню с ее песчаными заносами, которые засыпали бы рельсы, портили локомотивы, представляло бы собой и в финансовом, и в экономическом отношении безнадежное предприятие и давало бы колоссальные убытки. Ссылка Леруа-Болье и других защитников проекта транс-сахарской дороги на русскую транс-каспийскую железнодорожную линию, проложенную в течение трех



Проект Андрэ Бертело: от Алжира до Капштадта.

лет (1885 — 1888 г.) на протяжении 1.850 верст по пустынной местности через пески Средней Азии, не могла, конечно, убедить более осведомленных людей, знавших, что $^2/_5$ русского государственного долга вызваны именно постройкой железных дорог, что закаспийская сеть является, между прочим, одной из наиболее убыточных русских дорог, и что, наконец, она построена не частными обществами, а на правительственный счет, при чем наполовину солдатами двух железнодорожных батальонов, работавшими под руководством генерала Анненкова.

В 1913 — 1914 г. идея транс-сахарской дороги с большей силой чем когда-либо привлекает к себе внимание французской печати. События международной политики последних годов, усиление влияния Германии в Африке и, в особенности, итало-турецкая война и неизбежность утверждения новой первоклассной державы на Черном континенте подняли интерес правящих кругов к проекту транс-сахарской дороги. Но так как сама по себе эта железнодорожная линия, которая представляла бы собой артерию, функционирующую на трупе, не может иметь никакого экономического значения и давала бы колоссальные убытки, Андрэ Бертело, сын известного химика, инициатор сооружения парижского метрополитена, придумал заменить старый проект транс-сахарской дороги более грандиозным проектом дороги транс-африканской. По плану Бертело, этот гигантский рельсовый путь, который, по его самодовольному замечанию, явится величайшей по протяжению железнодорожной артерией, начнется у Алжира, прорежет всю Сахару до Чада и Конго, затем по бельгийской территории он пойдет до упомянутой нами выше Катанги, здесь сомкнется с английской рельсовой линией и, таким образом, дойдет до Капштадта. Эта великая центральная артерия, более полезная, чем дорога от Каира до Капштадта, в утилитарности которой Бертело сомневается, будет иметь два важных в стратегическом отношении разветвления. 1-я ветвь отделится от магистральной артерии в сахарской зоне и пойдет к Нигеру, Сенегалу и Гвинее, а оттуда к Атлантическому океану, чтобы спаять в одно целое Французскую Западную Африку с Алжиром; 2-я начнется в Земио, во Французском Убанги, пересечет Верхний Нил, сомкнется с английской рельсовой линией в Уганде и выйдет в Момбасса к Индийскому океану. Таким образом, этой 2-й ветвью создается наиболее быстрый англо-французский путь между западным побережьем Средиземного моря и Индийским океаном.

Чтобы сразу же не скомпрометировать свою идею нелепой рекламой, Бертело подчеркивает, что он отнюдь не рассчитывает на более или менее оживленное товарное движение по проектируемой им ветви. Он соглашается, что все тяжелые и громоздкие товары пойдут в глубь Африки водными путями или по железным дорогам, идущим от берегов Атлантического и Индийского океанов. Но он надеется, что транспорт посылок большой скорости, почты и особенно пассажиров и их багажа окупит вполне расходы и обеспечит доходность дороги. Таким образом, транс-африканский путь важен лишь потому, что он дает возможность существовать пути транс-сахарскому, имеющему-де громадное политическое и стратегическое значение для Франции. А что значительная часть пассажиров из Англии и Бельгии, отправлявшихся до сих пор в Африку преимущественно морским путем, предпочтут транс-африканскую дорогу, в этом Бертело не сомневается ни на минуту. В самом деле, доказывает он, «ныне путь из Антверпена в Станлейвиль, центр Бельгийского Конго, отнимает 35 — 40 дней, мы вас доставим туда в пять дней и притом по более дешевой цене. Из Лондона в Иоганнесбург мы доставим вас в девять дней вместо 19. Наши

офицеры идут до озера Чада целых три месяца, мы их доставим в четыре дня». По расчетам Бертело, достаточно будет 30 — 40 тысяч пассажиров в год, т.-е. всего 40 — 50 пассажиров ежедневно в обоих направлениях [1]), чтобы вполне обеспечить доходность гигантского пути.

Стоит лишь вдуматься во все эти цифры, которые дает Бертело, старавшийся избегнуть, — надо сказать к его чести, — всякого намека, который имел бы характер рекламы, попытки одурачить наивную публику, чтобы видеть, насколько все эти расчеты проблематичны. Могут ли 40 — 50 пассажиров обеспечить доходность гигантского пути, который сам Бертело характеризует как «величайшую по протяжению железнодорожную артерию в мире», артерию, которая должна будет пройти через величайшую на земном шаре пустыню? [2]). Наконец, не стоят ли поперек проекту Бертело непреодолимые для данного момента препятствия международного характера? Мы знаем, с какими трудностями связан порой вопрос о соединении пограничных железнодорожных линий. До сих пор ни Греция, ни Болгария не могли добиться соединения своих рельсовых линий с турецкими. Мы знаем, с какими недоразумениями, дипломатическими интригами и, наконец, опасностями был связан вопрос о соединении русской рельсовой линии с индийской, несмотря на дружеские отношения между русским и великобританским правительствами. Почему думать, что Бельгия так легко согласится сомкнуть с помощью своей собственной линии южную английскую ветвь с северной французской? И что скажут по этому поводу защитники грандиозного английского проекта от Каира до Капштадта, которому французская транс-африканская дорога нанесет такой страшный удар?

Очевидно, что все это не так просто, как кажется Бертело, более сведущему в вопросах узко финансовых и технических, чем «дипломатических», о которых он не упоминает буквально ни одним словом, несмотря на всю важность этой стороны вопроса. Как бы то ни было, Бертело удалось оживить интерес французского общества к идее транс-сахарской дороги. Со времени напечатания его статьи в октябре 1911 года в «Матэн», появились уже сотни газетных и журнальных статей на ту же тему. Три различные экспедиции отправились уже в Сахару для изучения окончательного направления будущего транс-африканского пути между Алжиром, Чадом и Нигером.

Можно думать, что после войны вопрос о транс-сахарской дороге вступит в решительную фазу и что эта дорога так или иначе будет проложена французами и, пожалуй, раньше, чем итальянцы осуществят свой проект рельсового пути от Триполи к Судану, а англичане — от Каира к Капштадту [3]).

---

[1]) Считая за проезд в одном направлении около 500 фр. с пассажира.

[2]) По расчетам некоторых инженеров (Сулейр) сооружение транс-сахарской дороги вместе с каналом, идущим параллельно рельсовому пути на всем протяжении последнего, будет стоить не более 400 милл. фр.

[3]) Это наше предсказание как будто оправдывается. Вопрос о транс-сахарском пути снова стал в порядок дня во Франции. См. Собрание Сочинений, т. III, глава пятая, 4 (Транс-сахарский путь).

Как бы некоторые публицисты ни старались уверить нас, будто Франция с горячей симпатией относится к триполийской авантюре, ссылаясь для доказательства на тайный договор, подписанный Делькассэ с римским правительством по поводу Триполи, мы знаем, что такой же договор заключен был тем же министром с Испанией относительно Марокко, и что, несмотря на эти договоры, правящая Франция с такой же неприязнью относится к захвату Триполи итальянцами, с какой к расширению испанского влияния в Марокко. Однако, нельзя было третировать более сильную Италию с такой бесцеремонностью, какая позволительна было по отношению к слабой Испании. В данном случае, приходится действовать более осторожно, маневрируя «обходными» путями, хотя и прибегая при этом к быстрым передвижениям. С самого начала итало-турецкой войны Франция захватила важный оазис Джане на юго-западной триполийской границе, чтобы отвлечь все караваны из Судана к французскому Габесу, что сыграет важную роль в вопросе о будущем транзите транс-сахарской дороги (см. нашу ст. «Внешняя политика в 1910 — 1911 г.», «Современник», кн. I, 1912 г.). В течение всего периода войны французское правительство «сквозь пальцы» смотрело, как через тунисскую границу переправляется военная контрабанда в Триполи, отправлявшаяся на французских пароходах из Марсели, где было организовано специальное бюро на этот предмет. Затем Франция сосредоточила все свои морские силы на Средиземном море, куда перевела последние шесть броненосцев, крейсировавших в северных водах. Ясно, против кого была направлена эта мера. Впрочем, некоторые органы французской печати поставили точки над i. Так, на другой день после опубликования этой меры, принятой Делькассэ, «Ля Репюблик Франсэз» в передовой статье от 11 сент. 1912 г. объяснила, что сосредоточение всех морских сил Франции в Средиземном море является предостережением для Италии и имеет целью помешать ее враждебным замыслам.

«Транс-сахарская железная дорога нужна, — говорили защитники ее,—для того, чтобы усилить военную мощь Франции в Африке». «Пусть будет доказано, что экономическое значение транс-сахарской дороги равно нулю, — откровенно говорят одни, — все же она должна быть построена по соображениям военного характера» (Сулейр). — «Транс-сахарская дорога является могучим орудием национальной обороны и защиты нашей колониальной империи. Уже поэтому за ее сооружение нужно взяться как можно скорее и вести его как можно энергичнее», утверждают другие (Робер Дусэ). — «Черная армия должна иметь свою стратегическую дорогу, и такой дорогой может быть только транс-сахарская», решительно заявляют третьи (Сентоян).

Известно, какая кампания велась накануне войны во Франции в пользу черной (цветной) армии. Черный солдат, кто может быть лучше, благороднее его! Уже фараоны имели свою гвардию, и черный солдат был лучшим помощником Вильгельма Нассауского. Черные воины отличались при осаде Ла-Рошели под командой Ришелье. Можно ли перечислить все подвиги этих доблестных воинов? Но особенно велика

может быть роль этих солдат в настоящий момент, в современную эпоху, когда дух разложения проникает повсюду и заражает нации сверху донизу. Ибо битва, сражение, влечет к себе негра, в котором сильны еще и будут сильны долго переданные ему от предков инстинкты и наклонности. Африка, это—земля, рождающая солдат, и даже жена негра, «Madame Tirailleur» («Мадам Стрелок»), как нежно называет ее французская буржуазная пресса, достойная супруга воина, помогающая ему в сражении, бесстрашно доставляющая ему провизию и патроны на передовую линию, обстреливаемую неприятелем. Только вчерашний враг французов, сенегальский и суданский негр, сегодня становится образцовым дисциплинированным солдатом. Под командой французских офицеров он с наслаждением идет в бой против кого бы то ни было, против других негрских племен, и когда в воздухе начинает пахнуть порохом и во время похода все чаще и чаще на горизонте появляются неприятельские разведчики, черным солдатом, по словам очевидцев, овладевает все сильнее и сильнее какое-то опьянение [1]), жгучая жажда боя, непреодолимое желание стрелять, рубить направо и налево и слышать крики и стоны раненых и умирающих.

Однако, первоначальный план, выдвинутый в колониальной и военной литературе, план размещения многочисленных черных батальонов на севере Африки,—что дало бы возможность французам, без всякой опасности для своего господства в этих областях, ввести всеобщую воинскую повинность среди арабов и кабилов и создать, таким образом, громадную армию в 140.000 человек, которая в случае европейской войны могла быде сыграть роль неоценимого подспорья для французских полков в первых же битвах на границах Эльзас-Лотарингии, — не выдерживает критики. Опыт последних лет доказал, что черные солдаты с трудом выносят пребывание в Алжире и Марокко и, подобно нашим кавказцам на севере России и в Сибири, умирают от туберкулеза и других болезней. В частности, жители Судана потребляют до 10 — 15 литров воды в день и не переносят сухого алжирского климата. Кроме того, черный солдат лишь на самое короткое время может расстаться с своей женой, которая, действительно, составляет вторую половину этого воина. Отличительная черта черных батальонов, о которой умалчивают многие апологеты негрских войск, заключается именно в том, что эти батальоны покидают свою родину не иначе, как в сопровождении своих жен и детей. Лагерь негрского батальона в Алжире представляет собой настоящий казарменный городок. На каждом шагу встречаешь негритянок, солдатских жен, с грудными ребятами на спине или кувшинами на голове. Повсюду у котлов и импровизированных кухонь хлопочут солдатские бабы, на земле валяются или играют дети. Это — настоящая военная станица,

---

[1]) Не трудно понять, — хотя эта сторона вопроса тщательно обходится французской литературой, — где лежит причина такого психоза. Только некоторые и притом уже немногочисленные негрские племена доставляют подобных солдат, это именно те племена, у которых до сих пор сохранился обычай каннибальства или у которых, по крайней мере, живы атавистические инстинкты, порожденные этим страшным обычаем.

*

какой-то солдатский поселок, с той разницей, что обычно в военных поселениях значительная часть самих солдат, их жены и подростки добывают себе средства к существованию собственным трудом, обработкой земли и т. д., — здесь же, в Марокко, Алжире, южном Оране, государство вынуждено брать на себя не только прокормление солдат, но и их семей.

Таким образом самый дешевый способ целесообразного использования черных войск заключается в сооружении транс-сахарской дороги. 40-тысячная негрская армия будет расквартирована, главным образом, у себя на родине в Западной Африке. В случае восстания в Алжире или Марокко многочисленные негрские батальоны будут быстро продвинуты по рельсовой колее на север и подавят бунт. В случае европейской войны Франция может спокойно отвлечь от Алжира XIX корпус в усиленном составе, затем часть негрских и арабских дивизий. «И неужели для достижения такого результата, — говорит Сулейр, — Франция остановится перед затратой нескольких сот миллионов франков? Неужели транс-сахарская дорога, которая дает возможность утилизировать в военном отношении 12-миллионное население Западной Африки, менее полезна и придаст Франции меньше могущества, чем несколько броненосцев, которые через двадцать лет устареют?» [1]). И в самом деле, стоит ли французам задумываться над пустым вопросом об экономическом значении транс-сахарской дороги, когда так ясна ее «великая» военная роль? Достаточно и того, что эта дорога ведет к великому резервуару, откуда Франция с ее неудержимо уменьшающимся населением будет черпать новых и новых солдат. «При современном международном положении, — восклицает опьяненный своими собственными выкладками полковник Манжен, — Черная Сила (La Force Noire) превращает нас в самого страшного противника для любого врага [2])». Одним словом, транс-сахарский рельсовый путь явится великой имперской и стратегической дорогой, которая в необычайной степени подымет-де военное могущество Франции, ее роль в международной политике.

Мы знаем, что действительность не оправдала всех тех розовых надежд, которые возлагали французские империалисты на Черную Силу. Негрские полки, сражавшиеся во Франции, действительно показали себя страшными противниками для любого врага, но попытка создать многочисленную армию из негрского населения французских колоний кончилась фиаско. Во время войны негрское население дало несравненно меньше добровольцев, чем рассчитывали получить апологеты Черной Силы, а попытка произвести рекрутский набор насильственным путем вызвала форменное восстание во многих областях Африки, восстание, которое удалось подавить лишь с большим трудом и путем громадных жертв. Равным образом, оказалось невозможным ввести всеобщую

---

[1]) A. Soulèyre, «Le transsaharien» («Транс-сахарский путь»), p. 96. Paris, 1911.
[2]) Mangin, «La Force Noire», p. 313. Paris, 1910.

воинскую повинность в Алжире без дарования политических и гражданских прав арабскому населению, а на это «новшество» французское правительство не сочло возможным согласиться.

5. Экономическая и социальная роль африканских рельсовых путей.

Если рассмотренные нами выше проекты осуществятся целиком или хотя бы в значительной своей части, Африка, в близком будущем, окажется пересеченной железными дорогами в двух направлениях — с севера на юг и с востока на запад. Принято думать, что дороги меридионального направления, т.-е. идущие с севера на юг, имеют особенно важное значение в экономическом и финансовом отношении, как пересекающие области, отличающиеся различным климатом и различными богатствами природы, — условие, особенно важное для развития товарообмена. В применении к Африке это положение, высказанное впервые, кажется, Рошером, не выдерживает, конечно, критики. Экономическое значение итальянской и французской дорог с севера к центру и на юг Африки если не уничтожается совершенно, то ослабляется в крайней степени, благодаря тому, что эти дороги на протяжении 2.000 километров должны пересечь совершенно бесплодные территории, которые никогда не будут ни областями потребления, ни областями производства, где не может существовать, следовательно, никакого товарного движения. И сколько бы нам ни говорили о «Dry farming», сухом земледелии, об опытах американской пустынной лаборатории в Аризоне, доказавших-де, что обсеменение пустынь отнюдь не является бессмысленной мечтой, борьба с Сахарой не под силу современному капиталистическому режиму. Со времени Барта и Нахтигаля пустынный характер Сахары значительно усугубился. Как окончательно установлено наблюдателями последних десятилетий, во многих местах пустыни дождь выпадает не более одного раза в 3 —4 года. И это при температуре, достигающей 70°. Очевидно, что тот катаклизм, который осушил до дна когда-то обильные водой реки Сахары, не только убил, словно наповал, эту область, но и продолжает свою разрушительную работу над трупом пустыни. Когда все области на земном шаре окажутся заселенными и не будет ни одного незанятого клочка территорий, человечеству, в качестве последнего рессурса, останется безграничная Сахара. Тогда, может быть, какими-нибудь чудодейственными средствами удастся оживить эту мертвую страну.

Равным образом нелепы итальянские мечты обосновать транзит проектируемой ими Триполи-Суданской дороги на вывозе товаров из Экваториальной Африки. Действительно, покрытая глубоким черноземом и богатая влагой почва Экваториальной Африки как нельзя лучше пригодна для культуры самых драгоценных растений: какао, перца, кофе, ванили. Рассуждая a priori, Экваториальная Африка по своим растительным богатствам должна в недалеком будущем играть роль самой важной в торговом отношении области Африки. В действительности, все это не так, благодаря маленькому насекомому, мухе «це-це», которая царит чуть ли не на протяжении половины всего Черного континента. Только

буйволы, слоны, крокодилы и некоторые породы больших обезьян выносят смертельный для других животных укус этого крошечного насекомого. Зато коровы, лошади, овцы, домашние животные, без которых немыслимо развитие цивилизации и культуры в этих местностях, не могут здесь существовать. Господство мухи це-це объясняет, почему в некоторых местах до сих пор сохранилось людоедство. Лишенные мяса, туземцы не стесняются пожирать своих ближних. Как рассказывает капитан Менье, боевой клич негров в момент атаки — «Bobo, Bobo» (мяса, мяса). Капитан Менье не упоминает о чернокожих солдатах, находящихся на службе у французов, не говорит ни слова о подобных фактах и подполковник Баратье в своих нашумевших произведениях «Африканские эпопеи», «Через Африку» и т. д., однако, известно из самых достоверных источников, что «беспримерные, геройские» черные солдаты (особенно расы Бамбарра), победив под командой европейцев своих противников на поле битвы, немедленно бросаются на раненых и убитых, разбивают им черепа и поедают мозг... Другим злом, которое царит в Экваториальной Африке по вине мухи це-це, является страшная «сонная болезнь», или «трипанозомия», которая грозит самому существованию племен, населяющих эти области.

Таким образом, сооружение гигантских рельсовых линий через Сахару ляжет лишь страшным бременем на народные массы в Италии и Франции и, в то же время, будет иметь самое ничтожное значение с точки зрения развития мирового хозяйства. Роль этих дорог будет исключительно стратегическая и политическая, в то же время эти линии пойдут исключительно на пользу «стальным королям», королям металлургических трестов, и затем финансистам, которые с правительственной гарантией на затраченный капитал построят эти дороги. Громадное экономическое значение может принадлежать лишь железнодорожным путям, пересекающим Африку с востока на запад и соединяющим порты Атлантического и Индийского океанов, т.-е. проектировавшимся практичными немцами транс-африканским дорогам и английской линии от Бейры к Лолито-Бай через Катангу [1]).

Товарное и пассажирское движение, поскольку оно будет существовать и развиваться в Африке, будет итти преимущественно путями скорее параллельными, чем перпендикулярными к экватору, с востока на запад и обратно, а не с севера на юг.

Так или иначе, в самом близком будущем Черный континент будет изрезан великими стратегическими и торговыми железнодорожными путями, которые пересекут его по всем направлениям. Много горя принесет эта рельсовая сеть чернокожему населению Африки. Тысячи и тысячи негров будут распяты на железном кресте, который будет наложен на эту часть света. Достаточно было прислушаться к тем речам, которые велись накануне мировой войны в колониальных кругах Герма-

[1]) Конечно, экономическое значение имеют и небольшие по протяжению французские, португальские и бельгийские железнодорожные линии, идущие от побережья в глубь страны.

нии, ознакомиться с этой литературой, которая так энергично агитировала в пользу введения «принудительного труда» (Arbeitszwang) в немецких колониях, далее требовала запрещения браков между неграми и белыми, удаления из Африки католических и протестанстских миссионеров, проповедующих чернокожим Евангелие, которое может внушить негру превратные мысли о равенстве его с белыми, запрещения обучения туземцев немецкому языку и т. д.,—чтобы увидеть, как понимают «культуртрегеры» свои задачи в Африке. В этих областях, где так трудно найти домашних животных, негрское население должно играть исключительно роль «рабочего скота»—и только. С той же приблизительно точки зрения смотрят на чернокожих братьев и английские цивилизаторы. Для французов же Африка — земля, рождающая солдат, «terre à soldats». Тысячи наиболее здоровых юношей будут уходить в казармы из своих деревень, будут гибнуть в ужасающих условиях африканской военной жизни. Даже командир черных батальонов, автор «Африканских эпопей», Баратье признает, что смертность среди чернокожих солдат носит по своим размерам прямо-таки чудовищный характер. Из проникших во французскую прессу пока еще скудных сведений об обстановке походов 1911 — 1912 г.г. против восставших марокканских племен видно, что и в этих областях военные действия особенно губительно отозвались на черных батальонах, которые потеряли громадное число солдат убитыми, ранеными и более всего умершими от болезней. Если мы примем во внимание, что мужское население Африки и без того значительно уступает по численности женскому [1]), мы поймем, к каким результатам может привесть «военный подбор», который с особой силой начнет действовать во французских колониях. . .

В 1909 г. одна экспедиционная колонна, отправлявшаяся из Уадая в Акжуч (Мавритания) для доставки провианта местному гарнизону, потеряла во время похода 55 человек, умерших от жажды. Какие страдания переживали многие солдаты, видно из того, что, когда колонна после трехдневного похода под палящими лучами солнца, шагая по раскаленной почве и отбиваясь от непрерывных атак со стороны мавров, достигла, наконец, колодцев в Нуачемеке, которые оказались заколоченными, десять солдат, обезумев от мук жажды, бросились в полном вооружении в воду, после того как в результате двухчасовой работы измученному отряду удалось открыть источник. В том же году другой батальон во время подобного похода потерял 41 человека умершими от жажды. Батальон потерял бы больше, если бы к нему не пришли на помощь. «Когда мы с запасом воды, — рассказывает один из участников вспомогательного отряда, — подошли к батальону, человек тридцать, очевидно, обезумев и не узнавая своих, бросились на нас с оружием в руках. Некоторые стреляли в нас. Другие лежали, растянувшись пластами около убитых ими верблюдов, в желудке которых они нашли немного воды». В общем, в том же году во время подобных походов 4 отряда, о которых

---

[1]) В 1908 г. во Французском Судане числилось 1.942.800 мужчин и 2.411.300 женщин, 557.500 детей мужского пола и 660.800 женского.

имеются у меня официальные данные, потеряли 143 человека умершими от жажды. Потрясающее описание одного из подобных походов дал Жорж Буссено в «Сьекль» 30 октября 1909 г. Что касается желтой прессы, страшным словам «умершие от жажды» они противопоставляют более мягкие выражения «disparus» (исчезнувшие), умершие от солнечного удара, или, что еще лучше, «смерть от атмосферических условий» (см., например, статьи в «Бюллетене Французской Африки»). Хорошо и то, что эта пресса, по крайней мере, не отрицает вовсе факта наличности многочисленных случаев смерти во время подобных походов. Можно ли вообразить себе, какие неимоверные страдания, какие галлюцинации должны были пережить эти несчастные жертвы, бедные юноши, оторванные от своей семьи в цвете лет, прежде чем упасть на жгучий африканский песок, чтобы никогда уже не подняться. И какие потрясающие страницы прибавил бы Октав Мирбо к своему «Саду пыток», если бы видел подобные картины.

Неудивительно, что ужасающая смертность, царящая среди черных войск, растет с необычайной быстротой. По официальным французским данным, смертность среди черных солдат равнялась до 1905 г. — 12,59 на тысячу, что, по словам «Тан» (1 — VIII — 1911 г.), в пять или шесть раз превышает смертность в войсках метрополии[1]), с 1905 по 1907 г.г. смертность поднялась до 14,59 на тысячу; в 1908 г. — до 15,01; в 1909 г. — до 21,87. Смертность среди солдат негрского отряда, отправленного на север Африки, в Коломб Бешар, в первый же год стоянки лагерем на новом месте, достигла до 43,5 на тысячу. «Черный солдат похож на верблюда, — говорит «Тан», констатируя эти возмутительные факты. — Он никогда не жалуется; он довольствуется тем, что умирает» [2]).

Однако, обсуждая вопрос о будущих судьбах черной расы, заселяющей ныне почти $^3/_4$ всего обитаемого человеком пространства Африки, не следует забывать, что негры не могут быть истреблены, стерты с лица земли, подобно нашим сибирским инородцам — чукчам, остякам, самоедам, юкагирам и т. д., австралийским туземцам, жителям Марианских, Антильских и др. островов, наконец, американским индейцам, которые

---

[1]) Заметим, что в войсках метрополии смертность тоже очень велика по сравнению с некоторыми европейскими армиями. По данным за 1898—1907 г.г., процент больных во французской армии в $2^1/_2$ раза превышал процент больных в немецкой.

[2]) Заметим, что новый дух начинает проявляться и среди черных солдат. 20 апреля 1913 г. начальник одного из военных округов во Французском Конго капитан Ройе был убит одним из стрелков отряда, которым он командовал. По сообщениям французской прессы, убийство это было вызвано легким наказанием, которому капитан подверг провинившегося в чем-то рядового. Это событие вызвало сильное волнение во всей колонии («Матэн», 4—VI—13). Во время войны 1914—1918 гг. случаи убийства своих начальников негрскими солдатами были очень многочисленны. Вообще есть основания предполагать, что в духовной жизни черной расы эта война не пройдет бесследно. Более подробно о «разложени» цветной армии в после-военную эпоху см. «Собрание сочинений», т. VII (глава III, § 3: «Цветная армия» и большевизация Французской Африки).

ныне вымирают с такой быстротой, что правительство Соед. Штатов поспешило недавно офицально поручить одному художнику снять фотографии и вылить бюсты с последних наиболее характерных представителей многомиллионного когда-то племени, дабы грядущие поколения могли составить себе какое-нибудь представление о вымершей расе. Негры не уйдут из Африки перед натиском белого человека. Наоборот, они будут все более размножаться и по линиям тех же железных дорог завоевывать новые части Африки. В этой живучести черной расы — залог того, что, несмотря на всяческие барьеры, воздвигаемые европейскими культуртрегерами, африканские негры, в конце концов, благодаря воздействию тех же фактов, с помощью которых капиталистическая и милитаристическая Европа пытается окончательно поработить все черное население, подымутся из своего полудикого состояния и приобщатся к истинным благам высшей цивилизации, до сих пор показывавшей Черному континенту лишь самые мрачные свои стороны [1]).

---

[1]) Вопрос о железных дорогах в Африке после мировой войны—см. т. III, глава пятая; см. также статью В. Худадова: «Железные дороги Африки» («Новый Восток», № 5).

ГЛАВА IV.

Панамский канал.

1. Дипломатическая история Панамского канала.

От эпохи Христофора Колумба до Клейтон-Бульверского трактата.

Среди гениальных предвидений Гёте нет, кажется, другого столь интересного, как пророческое мнение, высказанное бессмертным немецким поэтом относительно прорытия Панамского канала.

21 февраля 1827 г. Гёте в восторженном тоне беседовал за столом о работах Александра Гумбольдта, который только-что опубликовал свою книгу о Кубе и Колумбии, где, между прочим, затронул вопрос о возможности прорытия Панамского перешейка.

«Несомненно, — сказал Гёте, — если бы удалось прорыть такой канал, через который могли бы проходить из Тихого океана в Мексиканский залив суда какой угодно величины, это имело бы грандиозные последствия для всех цивилизованных и нецивилизованных стран земного шара. Но меня очень удивило бы, если бы С. Штаты позволили взять это предприятие в свои руки какой-либо другой стране. Принимая во внимание развитие С.-Штатов по направлению на запад, можно предвидеть, что эта молодая еще страна через какие-нибудь 30 — 40 лет займет и заселит обширные территории, лежащие к западу от Скалистых гор. Вместе с тем очевидно, что на этом побережьи Тихого океана, где природа уже создала обширные и надежные гавани, разовьются великие коммерческие города, которые явятся посредниками в товарообмене между С. Штатами, с одной стороны, Китаем и Ост-Индией, с другой. При таких обстоятельствах было бы не только желательно, но и крайне необходимо, чтобы американские военные, равно как и торговые суда могли вместо тяжелого, длительного и дорого стоящего путешествия вдоль берегов всей Южной Америки быстро очутиться на той или другой стороне Соединенных Штатов. Повторяю, что было бы необходимо Северо-Американской республике установить быстрое сообщение водным путем между Мексиканским заливом и Тихим океаном, и я уверен, что С. Штаты этого добьются. Я хотел бы дожить до этого момента, но — увы! — я не увижу осуществления этого предприятия» [1]).

---

[1]) «Gespräche mit Goethe in den letzten Jahren seines Lebens», von Johann Peter Eckermann. 9-е издание. Leipzig, 1909, стр. 475, 476.

Не удивительно ли, что Гёте почти сто лет тому назад так ясно провидел будущее Соединенных Штатов? Он уже тогда предугадал неизбежное развитие Тихоокеанского побережья великой республики с могучим торговым портом Сан-Франциско, он уже тогда предсказал то, чего до последнего момента не видели современные нам английские, французские и испанские дипломаты, — именно, что С. Штаты, несмотря ни на какие противодействия, захватят в свои руки будущий канал; он уже тогда определил все великое не только торговое, но и стратегическое значение этого канала. Не странно ли, что этот человек, который так понимал всю чарующую красоту античной поэзии и искусства и так глубоко умел заглядывать в прошлое, обнаружил в то же время такую дальнозоркость в понимании экономических судеб Северо-Американской республики?

В интуиции великого поэта нас больше всего поражает именно предсказание относительно того, кто, в конце концов, захватит будущий канал в свои руки. В самом деле, в ту пору, т.-е. в 1827 году, было очень трудно предугадать, как закончится вопрос о соединении Тихого и Атлантического океанов каналом через Центральную Америку, — вопрос, который давно волновал многих лиц, заинтересованных в судьбах Нового Света. Уже Христофор Колумб мечтал о таком канале; уже испанский король, мрачный фанатик Филипп II, внимательно перечитывал доклад об этом вопросе специальной комиссии, составленной из исследователей, побывавших предварительно на перешейке и изучивших условия прорытия подобного канала.

В начале XIX столетия знаменитый немецкий ученый Александр Гумбольдт после пятилетнего путешествия по Центральной и Южной Америке (1799 — 1804) опубликовал на французском языке ряд капитальных произведений, в которых изложил результаты своих наблюдений в исследованых им областях. В одном из этих трудов: «Essai politique sur le royaume de la Nouvelle Espagne» (Paris, 1811, 2 volumes—Политический опыт о королевстве Новой Испании), Гумбольдт высказал сожаление по поводу отсутствия сведений, которые дали бы возможность решить вопрос о канале. Основываясь на личных изысканиях, Гумбольдт высказался в пользу проведения канала в направлении через озеро Никарагуа. Громадный авторитет, которым имя Гумбольдта пользовалось в высших кругах всей Европы, заставил испанское правительство выйти из обычайной инерции. Была встряхнута пыль, густым слоем покрывавшая в архивах Симанкаса древний рапорт о канале, представленный Филиппу II, были потревожены и другие документы. В апреле 1814 года кортесы постановили о необходимости сооружения канала через перешеек для судов самого большого тоннажа и обратились с призывом к капиталистам приступить к этому грандиозному предприятию. Однако, это решение кортесов осталось безрезультатным. Не прошло и десяти лет, как Испания потеряла всякое влияние в Центральной Африке, где образовались независимые республики, провозгласившие свержение чужеземного испанского ига.

Образование маленьких государств, слабых и бедных, в области, где должен был пройти будущий канал, могло, конечно, лишь усложнить

проблему, разрешение которой было бы под силу только могучему и очень богатому государству. Однако, вопрос о прорытии канала не мог заглохнуть. Уже издавна Англия и Испания боролись за обладание Центральной Америкой, и кровавые войны, ареной которых в течение первой половины XVIII столетия были эти территории, были обусловлены в качестве основной причины и цели — именно вопросом о господстве на будущем канале. И как только в начале XIX столетия в Центральной Америке образовались независимые республики, вопрос о канале всплыл с новой силой.

На Панамериканском конгрессе в Панаме (22 июня 1826 г.) вопрос о канале был поднят знаменитым «освободителем» испано-американских колоний, Симоном Боливаром. Герой упорной 15-летней войны с Испанией за освобождение Центральной и Южной Америки [1]) желал теперь объединить народы, боровшиеся с оружием в руках против общего врага, в согласованном мирном труде, в совместной работе над осуществлением грандиозного проекта. Будущий канал, который явился бы результатом общих усилий всех народов Америки, сделался бы исключительно собственностью государств Нового Света и, вместе с тем, служил бы залогом братства всех американских народов, свидетельством их энергии и дружественных уз, палладиумом их независимости, отныне безусловной и неоспоримой по отношению к Европе. Такова была великая идея Боливара.

В высшей степени любопытно, что именно правительство Соединенных Штатов, которые теперь объявляют Панамский канал своей исключительной собственностью, восстало в ту пору против точки зрения Боливара. Президент С. Штатов Адамс дал комиссарам Андерсону и Саржану инструкции, диаметрально противоположные идеям Боливара.

«Если проектируемое предприятие будет когда-либо осуществлено так, чтобы большие суда могли проходить по каналу из одного океана в другой, выгоды этого предприятия не должны достаться исключительно той или другой нации, но распространиться на все части земного шара, конечно, под условием соответствующей платы за пользование каналом» [2]).

Это было за восемь месяцев до того, как Гёте предсказал, что канал будет сооружен и монополизирован именно Соединенными Штатами.

Как известно, Панамериканский конгресс 1826 г. в Панаме не закончил своих работ. Эпидемия желтой лихорадки заставила делегатов преждевременно прервать свои занятия. Делегаты С. Штатов даже не доехали до Панамы и скончались от лихорадки, как только вступили на территорию Центральной Америки. Вопрос о канале был отложен в сторону подобно другим проектам. Благородная мечта Боливара — объединить на почве гигантской работы по сооружению канала в одну дружную семью все страны Нового Света — потерпела полное фиаско. Наоборот,

---

[1]) Истории этой войны посвящена капитальная работа: Jules Mancini, «Bolivar ou l'émancipation des colonies espagnoles», Paris. 1912, p. 606. («Боливар или освобождение испанских колоний».)

[2]) «International American Conference», 1889. Report, t. IV. (Международная Американская Конференция).

через несколько лет, именно в 1831 г., республика Колумбия, образованная Боливаром в 1819 г. из испанских провинций Каракаса и Новой Гранады, распалась на три независимых государства: Эквадор, Венецуэлу и Новую Гранаду. Понятно, что маленькая республика Новая Гранада с населением всего в $1^1/_2$ милл. душ не была в состоянии собственными силами проложить гигантский канал в Панамском департаменте, составлявшем один из пяти департаментов небольшого государства.

В истории Панамского канала конгресс 1826 г. имел известное значение. Идея канала, казалось, уже заглохшая, снова стала привлекать к себе внимание государственных деятелей многих стран.

В 1830 г. одна голландская компания, во главе которой стал сам голландский король, получила от конференции средне-американских республик концессию на сооружение канала через Никарагуа. Для Голландии, которая владела Антильскими островами, северным побережьем Южной Америки и богатейшими колониями в Ост-Индии, было, конечно, очень важно установить быстрое сообщение между Тихим и Атлантическим океанами и усилить тем свое торговое и политическое влияние в Азии. Вот почему правящие круги Голландии и сам король Вильгельм I с таким сочувствием отнеслись к идее канала через Мексиканский перешеек. Но какой-то злой рок висел над каналом. В середине 1830 г. образовалась упомянутая компания, а в конце того же года в Бельгии вспыхивает восстание против голландского ига. После четырехдневного боя (23 — 26 сент. 1830 г.) на улицах Брюсселя правительственные войска под командой наследного принца должны были очистить город; революция охватила всю страну, и бельгийские провинции оказались утерянными для Нидерландского короля. Лондонская конференция 20 декабря объявила Бельгию независимым королевством. Упрямый Вильгельм I не пожелал признать лондонского договора, пытался силой оружия восстановить statu quo (прежнее положение), вступил в конфликт с Францией и, в конце концов, после девятилетней борьбы за свои попранные права, отрекся от престола. В такое смутное время некогда было думать о трансамериканском канале, и проект последнего снова был отложен в долгий ящик. В это время С. Штаты господствовали уже в Луизиане и Флориде и дошли до берегов Антильского моря. В 1836 г. к Северо-Амерканской республике присоединился Техас, лежащий на берегу Мексиканского залива. С этого момента интерес правительства С. Штатов к вопросу о канале заметно возрастает. Конгрессы, влиятельные органы прессы, президент в своих посланиях подчеркивают необходимость нейтрализации и интернационализации канала. В то же время все громче и громче раздаются голоса политиков, указывающих на всю опасность для С. Штатов от перехода канала в руки той или другой иностранной державы. Желая предотвратить все опасности подобной м о н о п о л и з а ц и и, американский сенат принимает 3 марта 1835 г. резолюцию, которая приглашает президента Джэксона «изучить вопрос, в какой мере было бы полезно для С. Штатов вступить в соглашение с правительством Центральной Америки и Новой Гранады с целью защитить соответствующими конвенциями интересы отдельных личностей или компаний, которые пожелали бы

открыть сообщение между Тихим и Атлантическим океанами путем сооружения канала через перешеек, соединяющий Северную Америку с Южной, и, вместе с тем, обеспечить на вечные времена установленными договорами равное и свободное для всех наций право пользоваться каналом под условием платы определенного сбора с судов в интересах капиталистов, которые возьмутся за подобное предприятие и осуществят его».

Прежде чем, согласно этой резолюции, вступить в соглашение с иностранными правительствами по вопросу о будущем канале, президент Джэксон решил исследовать, насколько осуществим проект сооружения такого канала. Отправленная с этой целью в Центральную Америку миссия пришла к отрицательному выводу относительно возможности канала в близком будущем. Основываясь на этом заключении, президент Джэксон в своем послании сенату от 9 января 1837 г. признал открытие переговоров по данному вопросу с иностранными правительствами преждевременным.

Однако, параллельно с развитием американской торговли и промышленности, буржуазия С. Штатов обнаруживала все больший интерес к вопросу о сооружении канала. В 1838, 1839, в 1840 и в последующие годы торговые классы Северо-Американской республики, через посредство выдающихся граждан Нью-Иорка, Филадельфии и других важнейших городов, обращались в палату и сенат с докладом о важности открытия проектируемого канала, о необходимости вступить в соглашение как с правительствами Центральной Америки, так и с великими европейскими державами для осуществления общими усилиями грандиозного проекта. Идя навстречу требованиям торгово-промышленных классов, американское правительство снова отправило в 1840 г. специальную миссию для изучения вопроса об осуществимости проекта. В этот момент уже выяснилось, что канал может быть проведен только в одном из двух направлений: или по так называемой Панамской дороге, согласно первоначальному проекту, датирующему от эпохи Филиппа II, или же по новому варианту — через территории республики Никарагуа по пути от порта Сан-Жуана до бухты Фонсека. И на этот раз, подобно тому как уже случилось в 1835 г., официальная миссия, посетившая Мексиканский перешеек, пришла к выводу о несвоевременности каких-либо начинаний и тем более соглашений с другими странами по вопросу о будущем канале. Идея гигантского проекта на время перестала волновать общественное мнение в С. Штатах.

Со времени упомянутого выше Панамского конгресса 1826 г., т.-е. с того момента, как правительство С. Штатов впервые официально формулировало свою точку зрения по вопросу о канале через Мексиканский перешеек, политика Северо-Американской республики относительно будущего канала оставалась в общих чертах неизменной в течение долгого времени. Государственные деятели С. Штатов энергично отстаивали принцип, согласно которому будущий канал не должен быть сооружен в интересах одной какой-либо нации, наоборот, он должен пойти на пользу всем странам в одинаковой мере, и потому

он должен быть отдан под покровительство всех держав. Одним словом, не должна быть допущена какая бы то ни была монополизация в сооружении и эксплоатации нового мирового пути, дабы последний не сделался в руках какой-либо державы орудием борьбы против законных интересов остального мира. Интернационализация канала на место возможной и опасной монополизации — вот основной принцип, которого долгое время придерживалась американская буржуазия и американская дипломатия в вопросе о будущем мировом пути через Панамский перешеек.

Но где лежит причина такого на первый взгляд непонятного образа действия С. Штатов в вопросе о проектируемом канале, образа действия, столь противоречащего нынешней американской политике по отношению к уже осуществленному Панамскому каналу? Дело в том, что в ту эпоху к такой монополизации будущего морского пути стремилась могучая и богатая Великобритания. Притязания Англии овладеть Центральной Америкой датируют с конца XVII столетия. Начиная с этого момента вплоть до половины XIX столетия Великобритания стремилась утвердиться в этой области, имеющей такое огромное значение в экономическом и стратегическом отношениях [1].

После долгой борьбы из-за гегемонии на Мексиканском перешейке С. Штаты и Англия вынуждены были пойти на взаимные уступки. Сила обстоятельств заставила американскую дипломатию изменить, в конце концов, свою политику в данном вопросе и вступить в отдельное соглашение с Великобританией. Первым англо-американским договором о канале через Мексиканский перешеек явился так называемый Клейтон-Бульверский трактат. Этот договор, подписанный в Вашингтоне 19 апреля 1850 г. представителем С. Штатов Клейтоном и английским посланником Бульвером, явился компромиссом, завершившим упорную дипломатическую борьбу, которая велась обеими державами из-за будущего мирового пути и грозила опасными конфликтами [2].

Клейтон-Бульверским договором 1850 г. Великобритания и С. Штаты обязались гарантировать нейтралитет будущего канала. Правительства обеих стран торжественно объявили о своем нежелании добиваться

---

[1]) Уже в конце XVII века шотландец Вильям Патерсон, организовавший неудачную экспедицию (1698 г.) из 1200 человек для борьбы с испанцами, писал по поводу своего плана овладеть Панамским перешейком: «Панамский перешеек, это — морские ворота, это — ключ земного шара, позволяющий владельцу этой территории диктовать свою волю обоим океанам и сделаться властителем торгового мира».

[2]) Государственные деятели С. Штатов прекрасно понимали, какие планы преследует Англия. Когда в 1848 г. Англия, по договору с каким-то маленьким индейским князьком, овладела портом Сан-Жуан на Мексиканском перешейке, будущий президент С. Штатов Бьюкенен написал американскому уполномоченному в Гватемале: «Не трудно понять, какие планы преследует Англия захватом Сан-Жуана. Цель, к которой она стремится на протяжении всей истории, заключается в овладении всеми важными торговыми пунктами на земном шаре. Ныне она стремится утвердить свое господство над путем, наиболее удобным для сооружения рельсовой колеи и канала между Атлантическим и Тихим океанами, именно дорогой через озеро Никарагуа».

когда бы то ни было в будущем исключительного господства над каналом. С этой целью обе договаривающиеся стороны обязались: «не воздвигать никаких укреплений вдоль канала или в его окрестностях, не занимать и не подчинять своему господству территорию Никарагуа, Коста Рики, побережья Москито и вообще какой-либо части Центральной Америки, не пользоваться каким-либо протекторатом или союзом для нарушения этого обязательства» (пункт первый). Восьмым пунктом Клейтон-Бульверского договора Англия и С. Штаты обязались предоставить равные права гражданам обоих государств в пользовании каналом и распространить те же права в их полном объеме на подданных всякого другого государства, которое согласилось бы оказывать каналу то же покровительство, какое ему обещают Англия и С. Штаты.

Таким образом, этот договор 1850 г. должен был положить конец всяким попыткам монополизации будущего международного пути какой-либо одной державой. Правда, этот договор вызвал скоро ряд новых дипломатических недоразумений, но последующими трактатами недоразумения были как будто окончательно улажены, согласно заявлению президента Бьюкенена в послании 1860 г.

Какие обстоятельства заставили Великобританию и Северо-Американскую республику пойти на этот компромисс? Почему Англия отказалась вдруг от своих планов захватить будущий канал, который, при отсутствии в то время морского пути через Суэц, мог сыграть в ее руках роль грозного орудия в борьбе за мировую гегемонию? Почему, с другой стороны, С. Штаты, так боящиеся связывать себя каким-либо исключительным договором с отдельными европейскими государствами, повернули так круто фронт? Дело в том, что в это время на Мексиканском перешейке стала усиливать свое влияние третья могучая держава, равно опасная как Англии, так и С. Штатам, именно Франция Наполеона III. Появление этого грозного конкурента в мексиканских водах должно было сильно встревожить английского и американского хищников.

2. Франция и Панамский канал.

Некоторые современные французские публицисты, доказывая мудрость дипломатов Третьей республики, подчеркивают авантюристический характер завоевательной политики Наполеона III указанием на то, что этот император затратил столько сил на неудачную экспедицию в далекую Мексику, в то время как под боком лежали незанятые Тунис и Марокко, своевременное овладение которыми избавило бы последующие поколения французов от многих неприятностей, которые пережила страна в конце XIX и начале XX столетий.

Не отрицая авантюристического характера внешней политики Наполеона III, необходимо в то же время признать, что именно мексиканская экспедиция 1862 г., при всем ослеплении императорского правительства и полном непонимании им как условий мексиканской действительности, так и политики С. Штатов в вопросе о перешейке, имела более глубокий

смысл с экономической точки зрения, преследовала более широкие цели, чем Крымская кампания, австрийская война и т. д. **Это была экспедиция для завоевания будущего мирового пути.**

Таким образом, Наполеон III был лишь неудачным предшественником столь же неудачного Лессепса. Уже в 1847 г. одна французская компания: «Панамская Компания», получила от правительства Новой Гранады монополию на сооружение и эксплоатацию в течение 99 лет железной дороги, которая пересекла бы весь перешеек и соединила бы оба океана. Далее, в 1858 г. французский гражданин Белли, опираясь на поддержку дипломатии своей страны, получил от правительства Никарагуа концессию на сооружение проектируемого канала, при чем было обусловлено, что охрана и полиция канала будут находиться в руках Франции. Более того, по концессии, подписанной в 1858 г., правительство республики Никарагуа согласилось допустить постоянное пребывание на озере Никарагуа двух французских корветов для гарантии нейтралитета будущего мирового пути между двумя океанами.

Усиление французского влияния на Мексиканском перешейке заставило вчерашних противников временно забыть свои раздоры и протянуть другу другу руки. Таким образом, в течение 1859—1860 г.г. быстро были улажены недоразумения, возникшие на почве толкования Клейтон-Бульверского трактата. Известно, как кончилась затем мексиканская авантюра Наполеона III.

Воспользовавшись длительной войной между северными и южными штатами из-за рабовладельческого вопроса, французское правительство в 1862 г. отправило под командой Базэна экспедиционный отряд в Мексику. 3 июня 1863 г. французские войска вступили в столицу страны и, совершив coup d'état (государственный переворот), провозгласили мексиканским императором наполеоновского протеже, эрцгерцога Максимилиана. Во всей стране вспыхнуло восстание против иностранных полчищ и незванного императора.

Закончив в 1865 г. войну с южными штатами, Вашингтонское правительство заговорило решительным языком с министрами Наполеона III и потребовало немедленной эвакуации Мексиканской территории французскими войсками. «Withdraw or fight», «удаление или война»,— таков был лозунг, который был брошен по адресу Франции многими членами американского конгресса...[1]). Неудача мексиканской экспе-

---

[1]) Тщетно Наполеон III шел на всевозможные уступки, соглашался позволить правительству Никарагуа объявить недействительными как концессию, данную Франции на сооружение транс-американского канала, так и трактат, предоставлявший Франции охрану будущего пути; С. Штаты, угрожающе наступая на французскую империю, занятую теперь по горло европейскими делами, встревоженную блестящими и неожиданными победами Пруссии при Садовой, требовали полного очищения занятых позиций, явно стремясь уничтожить всякие следы французского влияния на Мексиканском перешейке. Правительство С. Штатов решительно отказалось признать в угоду Франции наполеоновского ставленника Максимилиана мексиканским императором и, более того, оказывало самую энергичную поддержку деньгами и оружием мексиканским республиканцам. В конце концов, после четырехлетней войны, само-

диции, закончившейся казнью претендента на мексиканский престол, французского ставленника эрцгерцога Максимилиана, и отступлением Наполеона III перед натиском С. Штатов, знаменует новую эру в дипломатической истории Панамского канала. До войны (1861 — 1865 г.) за освобождение негров С. Штаты, как сравнительно слабое государство, держались в своей внешней политике оборонительной тактики. Но с 1866 г. правительство С. Штатов переходит в наступательное положение по отношению ко всем противникам, стремящимся помешать утверждению гегемонии северной республики на всем побережьи Мексиканского перешейка и в водах Американского Средиземного моря, а тем более на территории будущего канала. Прогнав из этих областей французского орла, могучий американский стервятник готовится вступить в поединок с британским львом.

Однако, как раз к этому времени французы, которые, очевидно, сразу стремились захватить в свои руки оба великих пути, ведущих к Азии, именно через Суэцкий и Мексиканский перешейки, благополучно доводят до конца великое предприятие Лессепса. Тогда английская дипломатия оставляет в покое Мексиканский перешеек, временно отказывается от всяких забот о будущем канале через Никарагуа и направляет всю свою энергию к отнятию у французов великого пути, ведущего в Индию. В 1875 г. Биконсфильд тайно скупает у египетского хедива 176.602 акции канала, и, таким образом, французское предприятие, организованное французскими инженерами под руководством Лессепса, десять лет (1859 — 1869) работавшего над прорытием канала, созданное на французские капиталы, — переходит в руки англичан.

Пока вокруг Суэца идет сложная дипломатическая и финансовая война между Францией и Англией, у С. Штатов оказываются руки развязанными по отношению к Мексиканскому перешейку. Но американцы и в финансовом, и инженерном отношении оказываются неспособными взять в свои руки столь грандиозное предприятие. Наоборот, у французских инженеров и французских финансистов энергия с неудержимой силой вырывается наружу. Выплатив только вчера Германии 5 миллиардов, Франция легко собирает сотни миллионов франков на гигантское предприятие; только вчера закончив Суэцкий канал, французские инженеры берутся за новое титаническое сооружение—прорытие канала Панамского. Я уже рассказал в другом месте, при каких обстоятельствах Лессепс, увлекавшийся идеей индоевропейского пути, вынужден был оставить эту мысль и принял предложение взять на себя руководство по сооружению Панамского канала. 28 мая 1878 г. группа предприимчивых французов получила от правительства Колумбии концессию на сооружение Панамского канала. Эта концессия была уступлена Лессепсу. Подписка 1880 г. на сооружение канала имела блестящий

званный император был захвачен в плен и расстрелян 19 июня 1868 г. Этим трагическим эпилогом престижу II империи и, вместе с тем, экономическому и политическому влиянию Франции в Новом Свете был нанесен страшный и, казалось, смертельный удар.

успех во Франции и была покрыта несколько раз. Но предприятие Лессепса было крайне недоброжелательно встречено в С. Штатах.

В своем послании 8 марта 1880 г. президент Гэй объявил следующее:

«Политика нашей страны направлена к сооружению канала под американским контролем. С. Штаты не могут предоставить контроль над каналом европейским державам. Если существующие трактаты между С. Штатами и другими нациями или если права суверенитета и частной собственности других наций противоречат этой политике, в таком случае должны быть приняты соответствующие меры, дабы путем либеральных конвенций можно было реализовать именно американскую политику в данном вопросе, уважая в то же время права других наций... Торговые интересы одних С. Штатов в вопросе о канале более велики и важны, чем торговые интересы всех остальных стран вместе взятых» (Messages, t. VII, p. 585).

Однако, оппозиция С. Штатов осуществлению проекта не проявилась с достаточной энергией и резкостью. Причина осторожного действия американской дипломатии по отношению к французской республике заключалась отчасти в том, что с самого же начала предприятия общественное мнение в Америке скептически отнеслось к возможности осуществления идеи Лессепса теми средствами, которые могли быть предоставлены Панамской компании частными обществами и путем публичной подписки. Известно, как кончилось предприятие Лессепса, и многим еще хорошо памятен тот грандиозный скандал, который разразился в связи с этим делом и лег пятном на репутацию целого ряда республиканских светил: Рувье, Флоке, Жюля Гоша, Клемансо и других [1]). Однако, в этот момент более всех опозорили себя противники республики, бонапартисты, националисты, патриоты всех оттенков. Вместо того, чтобы постараться сохранить в руках якобы дорогого им отечества национальное предприятие, законченное уже наполовину, и спасти тонущее по вине преступного командного состава судно, политические противники республиканского режима с топорами, ломами, разрывными бомбами в руках бросились на гибнущий пароход и пустили его ко дну, с тайным замыслом увлечь туда же и самое республику. Республика, к счастью, уцелела, но великое предприятие, которым вправе была гордиться Франция, было вырвано из рук страны... Захват Суэцкого канала и Панамская катастрофа имели громадное влияние на дальнейшее экономическое развитие Франции. Отныне ее буржуазия отказывается от грандиозных, но рискованных предприятий, от Наполеоновских походов в области индустрии и инженерной техники и предпочитает отдавать накопленные капиталы в ссуду правительствам разных стран под небольшой, но обеспеченный процент. Потерпев в 1871 г. поражение на полях военных битв, неукротимая,

[1]) Парламентское и судебное следствие обнаружило, что на сооружение канала номинально было истрачено 1.390.599.517 франков, но что в действительности было произведено расходов всего на сумму 589.864.525 франков. Стало быть, было украдено более чем 700 миллионов франков; из этой суммы на долю подкупной прессы пришлось 11 миллионов франков.

всегда идущая впереди других наций Франция, благодаря новым Базэнам, терпит, несмотря на блестящие, беспримерные победы ее удивительных «инженерных» войск, неожиданные и более страшные, чем Седанская катастрофа, поражения в Суэцкой и Панамской кампаниях и сдает завоеванные французским гением и отвагой позиции противнику. Великая мечта подчинить своему влиянию два новых мировых пути, идущих с востока и с запада к берегам Индии, Китая, всего азиатского континента с его 800-миллионным населением, и к Австралии, мечта, осуществление которой в необычайной степени подняло бы международное политическое и экономическое значение Франции, терпит полное поражение. С этого собственно момента, а не с 1871 г., начинается упадок Франции как страны, державшей когда-то не только политическую, но и промышленную гегемонию в своих руках.

3. Французская Панама и Россия.

К истории Панамского канала относится следующий любопытный эпизод, мало известный в русской и американской литературе.

В тот момент, когда стало очевидно, что Панамское предприятие гибнет и может быть окончательно вырвано из рук Франции, некоторым лицам пришла своеобразная мысль спасти великое дело Лессепса с помощью России. То было время, когда Россия начинала сооружение великого транс-сибирского пути и когда император Александр III, вождь многомиллионной армии, автократ величайшей в мире державы, казался французским рантье каким-то полубогом. Только этот титан мог спасти идущее ко дну судно. И этот подвиг, по мнению некоторых французов, вполне совпал бы с интересами самой России. Дело в том, что Панамский канал представляет собой такое же завершение великого транс-сибирского пути, каким по отношению к транс-континентальным северо-американским дорогам является канал Суэцкий.

В самом деле, при взгляде на глобус земного шара мы видим, что Панамский канал представляет собой последний элемент кругосветной дороги, проходящей по Атлантическому и Тихому океанам и по соединяющей их рельсовой линии, пересекающей азиатский и европейский континенты, подобно тому как Суэцкий канал представляет собой последний элемент кругосветной дороги, проходящей через оба океана и соединяющие их транс-континентальные американские линии. Стоя на этой точке зрения, можно было притти к заключению, что Россия, сооружающая гигантский рельсовый путь, который даст возможность соединить железнодорожными линиями конечные пункты западного побережья Европы с таковыми же пунктами восточного побережья Азии, крайне заинтересована в благополучном окончании Панамского канала, равно как в том, чтобы этот новый мировой путь остался в руках дружественной России державы.

И вот, в 1894 г. известный французский инженер Филипп Буно-Вариллья, сыгравший такую видную роль в истории Панамского канала,

отправился в Петербург, чтобы узнать у Витте, не воспользуется ли Россия, в виду создавшегося критического положения для Франции, удобным случаем, чтобы «показать в осязательной форме свои дружеские чувства по отношению к последней» и помочь Франции спасти судно, выбросившее уже сигнал бедствия.

Как рассказывал Буно-Вариллья в своем докладе, прочитанном им в Париже 24 марта 1904 г. в Палас Отель перед избранной публикой, состоявшей из видных депутатов и сенаторов, бывших министров: Дюпюи, Ланессана и др., Витте, высказывавший свое мнение при условиях, которые давали право заключить, что он говорит не только от своего имени, но и от имени императора Александра III, прежде всего, поставил вопрос об отношении французского правительства к идее Буно-Варилльи и сказал следующее: «Каково мнение на этот счет французского правительства? Если оно совпадает с вашим, в таком случае я могу лично сказать, не давая никакого обещания от имени императора, что всякое решение, соответствующее французским интересам в данном вопросе, будет самым благожелательным образом принято во внимание правительством Его Величества».

Вернувшись во Францию, Буно-Вариллья имел, прежде всего, свидание с Казимиром Перье, бывшим в ту пору президентом совета и министром иностранных дел. Затем он отправился в Аркашон для свидания с министром финансов Бюрдо. Через некоторое время Бюрдо, вернувшийся в Париж, призвал однажды нашего импровизированного дипломата в министерство финансов и заявил ему следующее: «Я изучил вопрос совместно с Казимиром Перье. Через несколько дней он пригласит вас к себе и сообщит, что французское правительство относится сочувственно к идее общих с Россией действий в данном вопросе. Следовательно, имеется база для реорганизации Панамского предприятия. Сегодня я говорю с вами, как личный друг. Через несколько дней вы получите официальный ответ».

Но прежде чем Казимир Перье успел пригласить к себе Буно-Вариллью, министерство пало (22 мая 1894 г.). Правда, через месяц— вслед за убийством президента Карно анархистом Казерио — Казимир Перье был избран на пост президента, но скоро он подал в отставку при обстоятельствах, которые отняли у него какую бы то ни было возможность иметь отныне влияние на государственные дела. Около этого же времени скончались император Александр III и Бюрдо. Некоторые другие лица, которые были готовы оказать содействие Панамскому предприятию, лишились власти и оказались парализованными.

В настоящее время не существует пока никаких печатных документов, которые разъяснили бы, в чем должны были заключаться совместные действия России и Франции для спасения Панамского предприятия и в какой именно форме могла бы проявиться помощь России по отношению к ее верной союзнице. По одной устной версии русское правительство должно было заявить, что оно считает сооружение Панамского канала великим культурным делом, осуществление которого не только будет соответствовать важнейшим экономическим интересам Франции и Рос-

сии, но и содействовать в необычайной степени развитию торговых сношений между всеми странами, а, стало быть, и упрочению международного мира. В то же самое время, наше правительство должно было указать на то, что подобное гигантское предприятие превышает силы частной инициативы и может быть благополучно закончено только при прямом участии правительств в организации данного дела. В виду этого русское правительство предлагает французскому совместно закончить сооружение Панамского канала...

Ясно, что все средства, необходимые для скорейшего осуществления этого проекта, были бы добыты там же, где были найдены миллионы на сооружение транс-сибирского пути и т. д., т.-е. во Франции, ибо несомненно, что французский рантье, отказывавшийся уже давать деньги Фердинанду Лессепсу, дал бы их с радостью правительству Александра III.

Насколько эта версия соответствует действительности, в настоящее время сказать трудно. Буно-Вариллья в своем докладе не счел возможным поставить точки над i. Остается подождать выхода в свет мемуаров какого-либо французского или русского государственного деятеля, посвященного в данный вопрос, для выяснения роли России в описанном эпизоде.

4. *Американский империализм и укрепление Панамского канала.*

Волнение, вызванное во всей Европе перипетиями французской Панамы, обострило в крайней мере интерес американского общества к вопросу о канале. Пресса С. Штатов все громче трубила о том, что канал должен быть американским. Забыты были все фразы о нейтрализации, интернационализации и т. д. канала. 27 апреля 1898 г., т.-е. по странной случайности в тот самый день, когда в Париже в высшем кассационном суде, разбиравшем дело прокурора республики Кене де-Борепера, разыгрался последний эпизод Панамской истории, С. Штаты начали военные действия против Испании. Я уже разъяснил в другом месте («Россия и Америка». «Современник» 1912 г., кн. III, стр. 252), насколько С. Штатам с точки зрения американских империалистов было важно овладеть Кубой, этим ключом к Панамскому перешейку, и потому не буду останавливаться на этой стороне вопроса. Война закончилась изгнанием испанцев из Кубы и переходом последней под фактическую власть С. Штатов, аннексией Порто-Рико и завоеванием Филиппин. Позиция Америки на Мексиканском заливе и в Караибском море усиливается в необычайной степени. С этого момента вопрос о Панамском канале становится злободневным вопросом в американской прессе и приобретает необычайную остроту. В своем послании от 7 декабря 1898 г. Мак Кинлей заявляет: «Сооружение канала между океанами сделалось ныне более чем когда-либо необходимым в интересах установления быстрого сообщения между восточным и западным побережьями нашей страны. Аннексия Гавайских островов и перспектива расширения нашего влияния и нашей торговли на Тихом океане, вся наша национальная политика настойчиво требуют утверждения нашей

гегемонии на канале». Подобные заявления стояли в резком противоречии с сущностью Клейтон-Бульверского договора, стремившегося помешать именно монополизации канала в руках какой-либо одной державы. Эти заявления вызвали тревогу в английской прессе, и великобританское правительство обратилось за разъяснением к С. Штатам. Последние ответили, что президент отнюдь не намерен отвергнуть Клейтон-Бульверскую конвенцию и будет лойяльно следовать ее условиям (Parliamentary Papers, mars 1901, cd. 438 — Парламентские документы). Однако, было очевидно, что Клейтон-Бульверская конвенция отжила свой век, что С. Штаты не сегодня-завтра монополизируют будущий мировой путь в своем пункте. Не только чрезвычайно усилилось стратегическое положение северо-американской республики на Мексиканском перешейке, возросла в необычайной степени экономическая мощь С. Штатов, их роль в мировом хозяйстве. В 1870 году в С. Штатах было 808 сталелитейных и железоделательных заводов с производством в 207 милл. долларов, в 1900 г. было всего 700 таких заводов, но их годовое производство равнялось уже 800 миллионов долларов, т.-е. учетверилось. В 1900 г. одни С. Штаты производили 20% потребляемой на всем земном шаре пшеницы, 75% — маиса, 85% — хлопка, 30% — мировой добычи угля, 34%—чугуна, 37%—стали. Страна, которая водно и то же время является хлебным амбаром, железным и угольным складом, хлопковым магазином, откуда все народы почерпают эти столь нужные им продукты, не должна была, по мнению американских империалистов, остаться индиферентной ко всему, что делается в остальных четырех частях света. Американская нация не могла уже более замыкаться в старых границах. Таким образом, империалисты С. Штатов не удовлетворились тем, что заставили Европу по отношению к американскому континенту подчиниться доктрине Монроэ во всем ее объеме. Но самих себя американцы отнюдь не хотели связывать этой доктриной. Наоборот, согласно справедливой метафоре, сами янки, заполнив всю раму доктрины, надавили на ее края и заставили раму лопнуть.

Обстоятельства крайне благоприятствовали американским империалистам. В 1899 г. вспыхнула англо-бурская война. Великобритания увидела себя в этот момент совершенно изолированной. Отношения с Россией и Францией далеко не носили дружественного характера, а с Германией были очень натянуты. Этим моментом воспользовались С. Штаты, чтобы предложить Великобритании внести некоторые поправки в Клейтон-Бульверский трактат. Англия согласилась вступить в переговоры по данному вопросу, пошла на уступки, и, таким образом, был подписан пресловутый Гэй-Паунсефотский договор 18 ноября 1901 г. По этому договору канал, оставаясь нейтральным, переходит под исключительное покровительство С. Штатов и поступает в полное распоряжение последних. Численность английских гарнизонов на американских островах была уменьшена, английские суда были уведены из прилегающих вод. Одним словом, Великобритания признала

американскую гегемонию в этой области, к завоеванию которой Англия когда-то стремилась сама.

Добившись этого важного результата, С. Штаты вступили в переговоры с Панамской компанией и купили у нее все ее права на канал за 200 милл. фр. После этого осталось преодолеть сопротивление со стороны республики Колумбии, по территории которой проходит Панамский канал. Сенат Колумбии не признал договора, подписанного С. Штатами с Панамской компанией, и 12 августа 1903 г. отверг американские притязания. В виду этого правительство С. Штатов решило вызвать революционное движение в Колумбии и добиться отделения провинции Панамы от Колумбии. С сентября месяца во всех американских газетах стали появляться сведения о том, что в Панаме что-то подготовляется, что вся область охвачена сильнейшим брожением. Во главе революционного движения в Панаме стал упомянутый выше французский инженер Филипп Буно-Варилья, который, после неудачной попытки спасти канал с помощью России, решил предложить свои услуги правительству С. Штатов. Его предложение было охотно принято. 6 ноября в Панаме вспыхнуло восстание против правительства Колумбии. Исполнительный комитет назначил своим уполномоченным перед правительством С. Штатов Филиппа Буно-Варилью. Войскам Колумбии, под угрозой вмешательства со стороны С. Штатов, не было позволено пустить в ход оружие для подавления восстания. 18 ноября 1903 г. авантюрист Буно-Варилья от имени временного правительства новообразованной республики Панама подписал договор, коим С. Штаты получили в полную собственность канал с его обоими выходами на Атлантическом и Тихом океанах и прилегающую к каналу полосу земли, шириной в 8 миль (16 километров). Экспроприированное таким образом правительство Колумбии предложило могучему соседу передать вопрос на рассмотрение Гаагского трибунала. Но Гэй в ноте от 5 января 1904 г. с негодованием отверг это предложение. Так была проведена, наконец, в жизнь формула отца американского империализма, президента Гранта: «Американский канал, принадлежащий американскому народу и находящийся на американской территории».

Договор, подписанный С. Штатами с новообразованной республикой Панамой, окончательно подпавшей под их власть, является последним крупным эпизодом в дипломатической истории канала и, вместе с тем, новым этапом в развитии американского империализма. Империалистическая политика Штатов по отношению к каналу доведена ныне до своего логического конца резолюцией конгресса 27 февраля 1911 г. о необходимости укрепить Панамский канал и голосованием кредита в 5 милл. долларов на первоначальные работы по сооружению военно-оборонительных укреплений вдоль канала.

Заметим, что С. Штаты тратят вообще колоссальные суммы на свой военный бюджет и идут в этом отношении впереди передовых милитаристических государств Европы. В 1911 г. расходы на сухопутную армию в Германии, Франции и С. Штатах выражались в следующих цифрах:

	Франция.	Германия.	С. Штаты.
Расходы, предусмотренные в бюджете .	971.525.000 фр.	1.020.375.000 фр.	325.000.000 фр.
Военные пенсии . .	174.210.000 »	44.500.000 »	775.000.000 »
Итого . .	1.145.735.000 фр.	1.064.875.000 фр.	1.600.000.000 фр.

Морской бюджет С. Штатов равнялся в 1910—1911 г. 128.036.829 долларам, или 667 милл. фр., в то же время как бюджет Германии в том же году — $562^1/_2$ милл. фр., т.-е. на 100 милл фр. меньше.

В общем расходы С. Штатов на армию и флот и пенсии солдатам-морякам поглощают 72% федеральных доходов, не включая в последние почтовые доходы.

Согласно докладу Танфеля, председателя бюджетной комиссии американской палаты депутатов, из общей суммы федеральных доходов (исключая почтовые доходы), достигших колоссальной цифры 603.589.489 долларов, С. Штаты израсходовали собственно на военные нужды 238.050.721 долларов, т.-е. 39,4% всех доходов, а на военные пенсии, уплату государственного долга, вызванного войнами и т. д., 193.223.556, т.-е. 32% общей суммы доходов.

Колоссальная сумма военных расходов С. Штатов при сравнительной малочисленности ее сухопутной армии (82.377 офицеров и солдат в 1911 г.) объясняется крайне высокой цифрой, в которую обходится северо-американской республике содержание, обучение и т. д. каждого отдельного солдата. В то время как в 1911 г. Франция затратила на каждого солдата в среднем 1.600 фр., Германия 1.628, С. Штатам каждый солдат в том же году обошелся в 10.000 франков.

Как бы то ни было, председатель бюджетной комиссии американской палаты депутатов имел основание сделать следующее заключение по поводу военного бюджета республики:

«Я убежден, что эти колоссальные расходы отнюдь не вызываются необходимостью. Нам не угрожает опасность войны с какой бы то ни было державой на земном шаре. Наш флот по своей силе стоит лишь позади английского... Кроме этого флота мы имеем для нашей национальной обороны целую систему береговых укреплений с могущественной артиллерией, которая сама по себе достаточна, чтобы отразить неприятельское нашествие».

Но правительство С. Штатов, несмотря на лицемерные пацифистские фразы о третейских судах и договорах, продолжает в интересах королей металлургической, судостроительной и т. д. индустрии увеличивать расходы на флот и армию.

В своей речи, произнесенной 21 января 1911 г. в «Пенсильванском Обществе» в Нью-Йорке, «миролюбивый» президент Тафт, не желая отстать от Рузвельта, подверг критике предложение пацифистов нейтрализовать канал путем международных соглашений и поставил следующий вопрос: «После того, как мы истратили 500 миллионов долларов на нужды национальной обороны, неужели мы должны отказаться наполовину

от военной ценности канала, отдавая преимущество нации, которая захотела бы нас уничтожить?» В миролюбии, по словам Тафта, он никому не уступает. Он готов добиваться от других государств согласия на заключение третейских договоров, которые пошли бы в своих нормах далее, чем все до сих пор ратифицированные договоры; но он все-таки не может не признать возможности войны: еще не пришло время, когда можно было бы рассчитывать на разрешение всех международных споров третейским судом. Стало быть, канал должен быть укреплен. . . [1]). Энергичная агитация Тафта в пользу укрепления канала увенчалась успехом. Специальная комиссия конгресса по Панамскому каналу определила, что на укрепление канала потребуется якобы всего $19^1/_2$ миллионов долларов. Будет создано шесть фортов, два на Атлантическом побережьи, в окрестностях города Панамы, и четыре на Тихоокеанском побережьи, около гор. Колонна. Гарнизон канала будет состоять из 18 рот артиллерии, 4 полков пехоты и эскадрона кавалерии. Итак, у входа в канал будут воздвигнуты сильнейшие укрепления, которые будут вооружены гигантскими дальнобойными орудиями. Целая армия будет охранять этот «нейтральный» канал, который, таким образом, сделается вторым Гибралтаром в руках янки [2]). Кроме того, чтобы захватить в свои руки все пути к Панамскому каналу, правительство С. Штатов с помощью подставного лица приобрело значительные земельные концессии на Галапагосских островах [3]), принадлежащих Эквадорской республике и расположенных на Тихом океане, в 730 милях от американского побережья, в симметрическом пункте, командующем выходом из Панамского канала [4]). Однако, правительство Эквадорской республики отказалось формальным актом отрешиться от своих верховных прав на Галапагосские острова и уступить последние за 15 милл. долларов в аренду на 99 лет С. Штатам. Понятно, правительству Эквадора придется жестоко поплатиться за свое упрямство. Следуя своему традиционному методу в отношениях к соседним американским государствам, правительство С. Штатов, вероятно, постарается обострить анархию в Эквадоре, будет тайно снабжать всех недовольных деньгами («дипломатия долларов») и оружием, будет поддерживать смуту в стране и, в конце концов, заставит

[1]) Те же самые мысли Тафт развивал в специальном послании сенату о необходимости укрепить канал.

[2]) Из доклада профессора Джонсона сенаторской комиссии явствует, что ежегодные расходы по содержанию этой армии и вообще обороне канала обойдутся в 15 миллионов долларов.

[3]) Американское правительство предполагает создать на Галапагосских островах морскую крепость, которая должна играть роль аванпоста, охраняющего подступ к каналу со стороны Тихого океана. На противоположной стороне канала будет создана первоклассная морская база у Гвантонамо (на острове Куба). На Галапагосских островах также будет создана первоклассная гавань, будут воздвигнуты огромные угольные склады, грозные укрепления и т. д.

[4]) Работы по созданию укреплений в этой части канала ведутся в строжайшей тайне. Никто из посторонних не подпускается на близкое расстояние к четырем островам (Наос, Перико, Кулебра, Фламинго), где будут расположены чудовищные орудия, которые приготовляются теперь на американских пушечных заводах для этих укреплений.

совершенно обессиленное правительство Эквадора пойти на все уступки.

Так или иначе, Панамский канал, этот великий мировой путь, сделается одновременно — в отличие от Суэцкого канала — и великий стратегической позицией, военной базой, которая зияющими дулами дальнобойных орудий будет глядеть, подобно двуликому Янусу, сразу в две противоположные стороны, на Атлантический океан по направлению к Англии, Германии и всему европейскому континенту, и в сторону Тихого океана, по направлению к азиатскому многомиллионному рынку, к овладению которым энергично стремится американская буржуазия. Лишнее распространяться о том, в какой мере этот канал, который даст возможность С. Штатам быстро перебросить в любой момент свои эскадры из Атлантического океана к Тихому и обратно, усилит военное могущество северо-американской республики.

Укажем лишь для иллюстрации, что в 1899 г. военное судно «Орегон», вышедшее из Сан-Франциско 19 марта, прибыло во Флориду 25 мая, т.-е. через 67 дней; ныне то же судно, пользуясь каналом, потратило бы на путешествие всего 15 дней. Итак, военные эскадры для перехода из Атлантического океана в Тихий выигрывают ныне 50 дней. Так как американцы владеют ныне важнейшими угольными станциями на Тихом океане, имея в своих руках Гавайские острова, остров Гуам (один из Марианских), остров Яп (Каролинский), наконец Филиппины, военные эскадры С. Штатов имеют возможность достигнуть дальневосточных берегов, не заходя в иностранные порты и избегнув тех неприятностей, которые выпали хотя бы на долю нашей несчастной балтийской эскадры во время ее долгого пути к роковой Цусиме. Отныне военная гегемония на Тихом океане принадлежит С. Штатам. Трудно представить себе, чтобы флот какой-нибудь европейской державы, вдали от своей операционной базы и укрепленных стоянок, мог вести здесь борьбу с американскими эскадрами. Только Япония имеет некоторые шансы на успех в борьбе на Тихом океане с С. Штатами, но в войне с страной Микадо Панамский канал в необычайной мере усиливает позиции Северо-Американской республики.

«Как бы то ни было, — писали мы в 1913 г., — скоро первые торговые суда всех европейских стран — какая злая ирония над всеми фразами о нейтральности канала, над всеми лицемерными речами Тафта и других защитников третейских судов и международных соглашений! [1]) — торжественно и в то же время покорно продефилируют, вступив в ново-открытый канал, перед разверстыми пастями более чем 40 американских 12-дюймовых пушек и мортир, перед дулами других менее крупных орудий. И первое слово при торжественном открытии канала будет принадлежать грозным американским батареям, которые пушечными залпами

[1]) Когда некоторые оппозиционные депутаты заметили, что все эти вооружения отнюдь не соответствуют разговорам о третейских судах, морской министр в юмористическом тоне ответил, что нужно быть сильным для того, чтобы быть в состоянии *заставить* непокорных подчиниться решениям третейского трибунала.

возвестят миру начало новой эры в истории международных торговых отношений» [1]).

2. Экономическое значение Панамского канала.

1. Панамский канал и Суэц.

Панамский канал закончен накануне войны.

С технической точки зрения Панамский канал представляет собой величайшее творение человеческого гения, которое будет свидетельствовать грядущим поколениям о культурной мощности нашей эпохи. Здесь, у Панамского канала, человечество бросило вызов самым убийственным условиям природы, таким, с которыми еще никогда не приходилось бороться инженерам и их войскам.

Фараоны, создавшие гигантские пирамиды, эти сохранившиеся до сих пор в своей неприкосновенности памятники египетской цивилизации, могли бы, пожертвовав жизнью десятков тысяч рабов, прорыть Суэцкий канал, этот ров, прорезывающий пустынную равнину и соединяющий Красное и Средиземное моря, но без помощи всей современной науки, без знания законов гидравлики, без бактериологии, медицины, которая только несколько лет тому назад нашла средство борьбы против желтой лихорадки и других страшных болезней, свирепствовавших на перешейке, человечество никогда не сокрушило бы барьера, отделявшего Атлантический океан от Тихого. Во время производства работ под руководством Лессепса третья часть рабочих умирала, третья часть прекращала работы, заболевая туберкулезом, проказой, малярией, лишь третья часть оставалась на ногах и продолжала начатое дело. Умирали не только рабочие, гибли инженеры с их семьями, доктора, сестры милосердия. Из 25 сестер милосердия умерло 20 от желтой лихорадки.

Американцы осушили все болота, находившиеся в области перешейка, уничтожили москитов и других насекомых, распространителей заразных болезней, блестяще осуществили задачу фильтрации питьевой воды, периодической дезинфекции всех помещений и в результате оздоровили местность так, как будто изменили ее климат.

Чтобы закончить начатые французами работы, американцы с 1904 по 1913 г. извлекли более 150 миллионов кубических метров, воздвигли удивительные технические сооружения, создали водораздельные бьефы и шлюзы, значительно изменив первоначальный французский проект. В общем, американские инженеры имеют полное основание гордиться прорытием канала, этим удивительным памятником современной культуры, который через длинный ряд веков, когда ржа изъест современные броненосцы и истлеют все боевые флаги нынешних морских чудовищ, будет говорить человечеству о величии минувших эпох...

С открытием Панамского канала новая мировая дорога, идущая почти параллельно экватору, охватит поясом земной шар. Какое влияние

---

[1]) «Великие железнодорожные и морские пути будущего», стр. 217.

новый мировой путь, открытый водной артерией через Мексиканский перешеек, окажет на развитие международного товарооборота, в какие условия будут поставлены отныне Европа и Америка в борьбе за гигантский азиатский рынок? Вопреки тенденциозным утверждениям [1]) Тафта, будто канал имеет, прежде всего, стратегическое значение, ясно, что этот величайший памятник инженерного искусства, какой только знает история, создан с единственною целью открыть С. Штатам рынки Тихого океана и позволить янки утвердить их промышленную гегемонию в муравейниках желтого мира. Вся задача сводится к тому, чтобы закидать народы, кишащие по берегам Тихого океана, американскими мануфактурными товарами по возможно более низкой цене и с этой целью открыть наиболее короткую и, прежде всего, наиболее дешевую дорогу. Посмотрим, насколько Панамский канал разрешает эту проблему, в какой мере он увеличивает шансы С. Штатов в борьбе за гегемонию на Тихом океане.

По последним данным накануне открытия канала (The Statesman's Year Book 1912 — «Ежегодник»), внешняя торговля Срединной империи в 1910 г. выражалась в следующих цифрах (в фунтах стерл.):

	Импорт в Китай.	Экспорт из Китая.	Итого.
Великобритания . . .	9.552.267	2.518.133	12.070.400
Британская Индия . .	23.085.393	14.637.956	37.724.349
Гонконг	5.918.334	610.520	6.538.854
Соед. Штаты	3.338.890	4.347.220	7.686.110
Германия	2.876.856	1.796.294	4.673.160
Франция	371.719	5.227.830	5.599.549
Бельгия	1.555.131	880.645	2.435.776
Италия	68.345	1.457.640	1.525.985
Россия и Сибирь . . .	2.160.460	6.188.105	8.348.565
Япония	10.334.017	8.294.331	18.626.348
Корея	320.717	354.015	674.732

Как мы видим, С. Штаты накануне мировой войны далеко не занимают первого места по торговле с Срединной империей. Львиная доля в торговле с Срединной империей, особенно в импорте, принадлежала Великобритании. Если мы обратимся к другим азиатским рынкам, то мы увидим, что в 1910 году Великобритания импортировала в Японию товаров на 95.000.000 иен, Британская Индия — на 106.000.000, С. Штаты всего на 55.000.000 иен; что касается Индии, этого важнейшего после Китая азиатского рынка, торговое влияние С. Штатов на этом полуострове пока ничтожно. Американский импорт в Индию составляет всего 15% общего ввоза и стоит ниже германского, бельгийского, австро-венгерского и т. д., не говоря уже об английском (66% общего импорта). Но не только на азиатских рынках Европа, главным образом, Велико-

---

[1]) Известный японский публицист Матагоро Иокояма, заодно с многими другими его соотечественниками, также придерживается той точки зрения, что главная цель Америки при постройке канала — стратегическая.

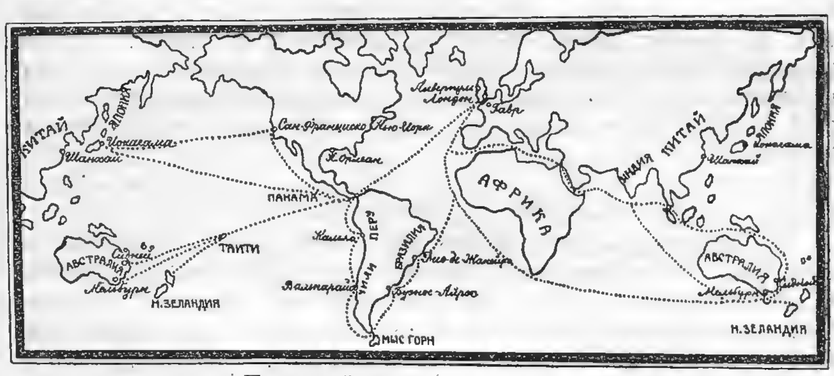
британия, успешно борется с американской конкуренцией. То же самое можно сказать относительно всех стран, омываемых водами Тихого океана. Так, в Австралию Великобритания импортирует товаров (1910—1911 г.) на 37.000.000 фунт. стерл., а С. Штаты всего на 6,4 милл. Но что особенно поразительно, — и этого уже совсем не могут переварить янки, — даже Южная Америка остается до сих пор клиентом Европы, и С. Штаты занимают в ее торговле четвертое место, идя позади Англии, Германии и Франции. На долю С. Штатов приходится в среднем 10 — 15% во внешней торговле государств Южной Америки. В общем можно сказать, что, несмотря на удивительный прогресс американской промышленности в течение последних десятилетий и удобное географическое положение, С. Штаты накануне мировой войны с трудом выдерживают борьбу на Тихом океане против грозных конкурентов: Японии, Германии и, прежде всего, Великобритании, до сих пор держащей мировую гегемонию в своих руках. Причина этого на первый взгляд непонятного явления заключается, главным образом, в том преимуществе, которое в борьбе за Тихий океан давал Европе Суэцкий канал. Ведь американцам приходилось по сих пор сделать лишние 4.000 километров по сравнению с англичанами или немцами, чтобы достигнуть берегов Китая или Японии. Чтобы сокрушить европейскую конкуренцию в водах Тихого океана, С. Штатам, прежде всего, нужно было уничтожить то колоссальной важности преимущество, которое Суэцкий канал давал в смысле сокращения пути Европе. Панамский канал явится в руках янки могучим средством, которое в значительной мере усилит шансы С. Штатов в борьбе за промышленную гегемонию на Тихом океане. Стремление к господству на этом океане является основной целью американской дипломатии. Если верить американским ученым и публицистам, Атлантический период всемирной истории уже подходит к концу. Центр тяжести экономической жизни быстро перемещается по направлению к Тихому океану, находившемуся до сих пор на задворках истории. «Отныне, — по словам Рузвельта, — в истории человечества начинается «тихоокеанская эра». Господство же над Тихим океаном должно принадлежать С. Штатам, а средством для осуществления этого господства явится Панамский канал».

Прежде всего, посмотрим, какое влияние на усиление борьбы за тихоокеанские рынки будет иметь для самой Европы прорытие Панамского канала. Оговоримся с самого начала, что действительность, несомненно, рассеет в значительной мере страхи европейских пессимистов и разобьет иллюзии американских оптимистов. Панамский канал ни в коем случае не может уничтожить значения Суэцкого пути, который останется для всей Европы кратчайшей дорогой как к азиатским, так и к австралийским берегам Тихого океана. Панамский канал нисколько не облегчит торговых сношений Европы с Азией и с этой точки зрения явится бесполезным для нашего континента. Разница в пользу Суэцкого канала для судов, идущих из Ливерпуля, Гавра, Гамбурга, Антверпена, тем более из Марселя, Генуи, Триеста,

Неаполя, не говоря уже о наших черноморских портах, к берегам Дальнего Востока — определяется в тысячах километров.

А разница только в одну тысячу миль морского пути представляет для судна в 5.000 тонн экономию угля в 500 тонн. Равным образом, расстояние между европейскими и австралийскими портами длиннее Панамским путем, чем Суэцким.

Что касается Новой Зеландии, то Панамский путь к ней несколько короче Суэцкого, но так как последний изобилует многими угольными станциями и рынками сбыта, то преимущества надолго сохраняются на его стороне. Итак, ясно, что **Суэцкий канал останется попрежнему великой европейской торговой дорогой** в Азию и Австралию, и с ростом промышленности и международных отношений его роль будет параллельно возрастать, как важнейшей мировой артерии.



Панамский канал и морские пути.

Итак, Панамский канал ничего не даст Европе в смысле сокращения пути от ее важнейших торговых пунктов к берегам Азии и Австралии. Зато новый морской путь произведет целый переворот в сношениях между С. Штатами и азиатским, австралийским, американским побережьями Тихого океана, о чем можно судить по следующим цифрам (в милях):

Расстояние от Нью-Иорка.	Через Суэцкий канал.	Через Панамский канал.	Разница в пользу Панамского пути.
до Гонконга	11.700	11.000	700
» Шанхая	12.600	10.400	2.200
» Иокагамы	13.800	9.300	4.500
» Вальпарайсо	9.700	5.400	4.300
» Сиднея	12.900	9.800	3.100
» Сан-Франциско	14.800	4.700	10.100

Таким образом, Панамский канал на целые тысячи километров сокращает расстояние от Нью-Иорка до важнейших торговых пунктов Тихого океана. Очень мало давая Европе, этот новый путь слишком много даст

С. Штатам и, следовательно, нарушит торговое равновесие в пользу последних. Многие пункты Срединной республики, страны Восходящего Солнца, Британской Индии, Австралии, Южной Америки, до сих пор более близкие к Европе, с окончанием канала становятся куда ближе к Нью-Йорку и другим важнейшим американским городам, что ясно видно из следующей таблицы:

	От Ламанша через Суэц.	От Нью-Йорка через Панаму.	Разница в пользу Панамы.
в Шанхай	18.600	10.400	8.200
» Иокагаму	11.000	9.300	1.700
» Вальпарайсо	8.400	5.400	3.000
» Сидней	13.100	9.800	3.300
» Сан-Франциско	8.000	4.700	3.300

С открытием Панамского канала С. Штаты получают возможность победоносно бороться с европейской конкуренцией на всех рынках Японии, на главных рынках Китая и, особенно, в Австралии. Отныне торговой гегемонии Англии грозит страшная, невиданная до сих пор опасность. Скоро будут забыты толки о «германской опасности», и по всей Великобритании пронесется новый тревожный клич: «Американская опасность».

2. Борьба за Южную Америку[1].

Но особенно громадные последствия будет иметь открытие нового пути для тихоокеанского (западного) побережья Южной Америки. С момента открытия канала начнется совершенно новая эра в экономическом развитии Перу, Боливии, Чили, Эквадора, — этих стран, столь богатых многими крайне полезными минералами и, в то же время, наиболее отдаленных от культурных и промышленных центров земного шара. Теперь незачем будет огибать все побережье Южной Америки, чтобы из Нью-Йорка очутиться в Лиме или Вальпарайсо. До прорытия канала северные американцы предпочитали ездить в Южную Америку через Европу, чаще через Париж, а оттуда к Суэцкому каналу. Таким образом, чтобы из Нью-Йорка попасть в Вальпарайсо, многие совершали кругосветное путешествие. Кругом Южной Америки, через скалистый и бурный Магелланов пролив, столь опасный для судов, посылает пароходы только одна большая английская компания «Тихоокеанское Пароходство». Ее суда идут прямо из Европы до Кальяо, порта Лимы, столицы Перу.

Оба побережья С. Штатов отделены в настоящее время по самому короткому морскому пути, именно через Магелланов пролив, расстоянием в 13.000 миль. Пароходы идут 60 дней из Нью-Йорка или Филадельфии; чтобы достигнуть тихоокеанского побережья С. Штатов парусные суда совершают тот же путь в 120 дней. Панамский канал сократит расстояние между Нью-Йорком и портами Боливии, Перу, Чили на 4.000 — 7.000 миль, как видно из нижеследующей таблицы:

---

[1]) См. примеч. на стр. 66.

	Через Магелланов пролив.	Через Панамский канал.	Разница в днях.	Разница в милях.
Из Нью-Иорка в Вальпарайсо	8.470	4.540	$14^1/_2$	3.930
Из Нью-Иорка в Кальяо	9.660	3.250	$24^1/_2$	6.410

Отныне С. Штаты будут иметь значительные преимущества перед Европой в борьбе за южно-американские рынки. Продукты сельского хозяйства южно-американских государств вместо того, чтобы итти в Европу, направятся в С. Штаты. Южно-американское кофе, какао, хлопок, натровая соль, медь, хина будут монополизированы в руках северо-американских трестов, которые уже господствуют почти над всеми железнодорожными линиями в Южной Америке. Некоторые английские и американские газеты подчеркивали одну деталь, которая свидетельствует о связи между сооружением канала и захватом южно-американских железных дорог: Кермит Рузвельт, сын экс-президента, прибыл незадолго до окончания канала в С.-Паоло и вступил в администрацию Бразильской Железнодорожной Компании (Brazil Railway). Во главе Brazil Railway стоит Парсифаль Фарват, который держит в своих руках нити всякого рода промышленных предприятий в Бразилии, Уругвае, Парагвае, Аргентине, Боливии, Чили, Перу. В руках Brazil Railway находится почти вся рельсовая сеть Уругвая, 2.300 километров из 3.000. Эта же компания владеет под теми или другими названиями рельсовыми линиями в других государствах Южной Америки. Прорытие Панамского канала утвердит экономическое владычество северо-американских трестов над всей Южной Америкой.

Вместе с тем, гавайский сахар, манильская пенька, индийский хлопок, австралийский и ново-зеландский гумми, японский и китайский шелк-сырец будут монополизированы в руках северо-американцев.

Ясно, какую революцию в экономических судьбах южно-американских государств вызовет открытие Панамского канала. Прежде всего, исчезнут сотни парусных судов, которые до прорытия канала царили на всем тихоокеанском побережьи Южной Америки, и скоро гигантские европейские и северо-американские пароходы возвестят начало новой эры в этих областях, приобщение их к лихорадочной промышленной жизни, которой живет все человечество. Вместе с тем, открытие нового пути скажется особенно благоприятно на развитии товарообмена между этими странами и С. Штатами. Во внешней торговле этих областей, как и остальных частей земного шара, главную роль играет до сих пор та же Великобритания, о мнимом упадке международного торгового влияния которой столько писалось накануне мировой войны. Англия занимала первое место во внешней торговле Перу и Чили, как явствует из следующих цифр:

1) Перу.	1908 г.	1909 г.
	(в фунтах стерлингов).	
Импортировано из Англии	1.548.000	1.567.000
» » С. Штатов	1.413.000	846.000
Экспортировано в Англию	2.338.000	2.672.000
» » С. Штаты	1.284.000	1.495.000

2) Чили.	1909 г.	1910 г.
	(в золотых	пезо).
Импортировано из Англии	87.340.000	94.083.000
» » С. Штатов . . .	26.401.000	36.629.000
Экспортировано в Англию	128.571.000	127.087.000
» » С. Штаты . . .	53.839.000	67.618.000

В Эквадор Англия ввозит товаров на 512.000 фунт. стерлингов, С. Штаты на 476.000 фунт. стерлингов.

Прорытие Панамского канала создаст необычайно благоприятные условия для С. Штатов в борьбе за южно-американские рынки. Только теперь создастся прочная база для осуществления империалистической формулы: «Америка для американцев». Нью-Иорк будет ближе к тихоокеанскому побережью Нового континента на 2.837 миль, чем Лондон, Новый Орлеан — на 3.550 миль. Не следует забывать, что тихоокеанское побережье Южной Америки, благодаря своим естественным богатствам, будет с необычайной быстротой развиваться в экономическом отношении. Джон Баррет, директор статистического бюро американских республик, высчитал, что внешняя торговля, равняющаяся в настоящее время $1^1/_2$ миллиарда фр., достигнет скоро минимума 5 миллиардов фр. [1]). Целый ряд фактов показывает, что буржуазия С. Штатов стремится к монополизации этого рынка в своих руках и уже принимает ряд мер, имеющих целью изгнать всех своих конкурентов из этих областей.

3. Панамский канал и американский протекционизм.

Мы показали выше, каким несравненным орудием в борьбе за гегемонию на Тихом океане и преимущественно в Южной Америке явится в руках С. Штатов Панамский канал. Однако, американская буржуазия отнюдь не желает удовлетвориться теми колоссальной важности *естественными* преимуществами, которые Панамский канал, благодаря своему географическому положению, даст американской индустрии, сократив на тысячи километров расстояние от важнейших промышленных центров С. Штатов к главнейшим рынкам сбыта. Американская буржуазия желает *искусственным* путем увеличить те колоссальные выгоды, которые дает ей открытие Панамского канала.

Подобно тому, как на-ряду с империализмом открытым, действующим с поднятым забралом, империализмом Бисмарков, Чемберленов, Сесиль Родсов и т. д., существует империализм лицемерный, империализм мно-

[1]) С финансовой точки зрения Панамский канал является крайне невыгодным предприятием. Канал уже обошелся (включая и расходы французской компании) в $3^1/_2$ миллиарда франков. Ежегодные расходы по содержанию канала в порядке и по его обороне обойдутся в 31 милл. долларов, его доходы не скоро достигнут такой суммы. Итак, с этой точки зрения сооружение канала является настоящей авантюрой. Но зато — и в этом заключается коренное отличие Панамского сооружения от всех этих проектируемых транс-персидских, транс-сахарских дорог — Панамский канал явится в руках американской индустрии действительно могучим орудием в борьбе за мировую гегемонию.

гих так называемых «пацифистов», мечтающих о великих территориальных завоеваниях и приобретениях, о разделе всего земного шара, по возможности без кровавых конфликтов между первоклассными государствами, — подобно этому, наряду с протекционизмом, действующим в открытую, борющимся с иностранной конкуренцией высокими, часто запретительными пошлинами, диференциальными железнодорожными тарифами и т. д., существует протекционизм замаскированный, действующий как бы из засады, бесшумно подползающий к сопернику, как змея, которая жалит свою жертву, чтобы затем незаметно исчезнуть.

Билль о Панамском канале (Panama Canal Act), одобренный и опубликованный президентом С. Штатов 24 августа 1912 г., представляет собой — подобно внесенному несколько позже, именно в апреле 1913 г., в палату представителей либеральному проекту американского таможенного тарифа со всеми его оговорками, вывертками и выкрутасами — типичный образец этого замаскированного протекционизма.

Не довольствуясь теми в высшей степени благоприятными условиями, в которые открытие Панамского канала, сокращающего на тысячи километров расстояние от Атлантического побережья С. Штатов к важнейшим американским рынкам, поставит американскую индустрию, правительство великой республики старается в то же время всеми средствами помешать Европе извлечь для себя какую-либо серьезную пользу с помощью нового канала. Как я показал, открытие этого канала ничуть не сокращает расстояния от европейского побережья к азиатскому и австралийскому континентам, зато новый путь значительно приблизит Европу к Сан-Франциско, городу Панаме, Вальпарайсо и другим американским портам на Тихом океане. Так, например, расстояние от Плимута до Кальяо сократится на 4.000 миль, от Плимута до Вальпарайсо на 1.500 миль. Правда, Нью-Иорк, Новый Орлеан и т. д. выиграют еще больше в смысле удешевления пути, но этого мало жадным капиталистам заатлантической республики.

7 августа 1912 года американский сенат большинством 47 голосов против 15 принял билль, который, во-первых, совершенно запрещает проход через канал судам, принадлежащим железным дорогам, во-вторых, вовсе освобождает от сборов за проход через канал суда, совершающие каботажное плавание между американскими портами, в-третьих, освобождает от сборов американские военные суда и те торговые суда, собственники которых примут обязательство передавать их в распоряжение правительства С. Штатов в случае войны.

Этот билль представляет собой самое циничное нарушение тех торжественных обещаний, которые столько раз давались С. Штатами относительно открытия канала на равных началах для всех наций. Вместе с тем, новый билль стоит в резком противоречии с договором Гэй-Паунсефота 1901 г., 3-й пункт которого гласит следующее:

«Пункт 3-й. Соединенные Штаты принимают в качестве базы нейтралитета данного канала следующие правила, которые включены в Константинопольскую конвенцию 28 октября 1888 г. относительно свободного плавания по Суэцкому каналу, то-есть:

*

1. Канал должен быть свободным и открытым для торговых и военных судов всех наций на основаниях полного равенства, и никакое различие не может быть допущено в ущерб какой-либо нации, ее граждан или подданных относительно ли денежных сборов за проход или иных условий плавания» . . .

Этот пункт вполне ясен. Дух и буква его не поддаются различным толкованиям. Трактатом 1901 г. режим Панамского канала отождествляется с режимом канала Суэцкого, который доступен всем нациям на одинаковых основаниях. Ярый защитник протекционного билля, Тафт, столько говорил в течение своей государственной карьеры об уважении к существующим договорам и трактатам, о разрешении арбитражем всех международных споров и конфликтов, что впоследствии ему пришлось подыскивать всякого рода софизмы, чтобы оправдать подписанный им билль 1912 г., совершенно противоречащий договору 1901 г. «Верно, — говорит Тафт, — мы дали обещание открыть канал на равных условиях для судов всех наций. Но под всеми нациями следует разуметь все иностранные нации, кроме, однако, Северо-Американских С. Штатов, которые построили и укрепили канал на свой счет, без участия других государств, и не могут быть лишены естественного права распоряжения каналом по своему усмотрению». Итак, канал трактуется, как «внутренние американские воды», по отношению к которым правительству Штатов, естественно, принадлежит безусловная юрисдикция. Это вопиющее искажение буквы и духа договора Гэя-Паунсефота.

Другой софизм, который выдвигают тот же Тафт и его сторонники и который освещает вопрос уже под противоположным углом зрения, заключается в следующем. Льготы и запрещения, формулированные в билле, относятся не к судам тех или других наций, а к определенным рейсам и разрядам судов, безразлично, под каким флагом эти суда ни плавали бы. Оказывается, будто американскому флоту новый билль не предоставляет никаких особых преимуществ.

Проанализируем этот билль. 1-й пункт этого билля запрещает совершенно пользование каналом судам, принадлежащим железнодорожным компаниям. Этот пункт своим острием направлен против северного соседа С. Штатов—Канады, и имеет целью наказать последнюю за отказ от проектированного Тафтом договора о таможенной взаимности, договора, имевшего целью ослабить узы, связывающие Канаду с Англией, и подготовить таможенный союз Америки с Канадой, а затем и таможенную аннексию последней. Известно, какое впечатление во всей Канаде и Англии произвели разоблачения Рузвельта относительно планов Тафта по отношению к Канаде. Цитируя письмо к нему от января 1911 г., Рузвельт, не стеснявшийся никакими средствами в борьбе с достойным своим противником, не останавливавшийся даже перед раскрытием государственных тайн, доказывал, что Тафт, являвшийся орудием в руках боссов и трестов, замыслил противо-канадский заговор и преследует политику авантюр по отношению к соседней стране. И действительно, из этого письма, которое Тафт вынужден был опубликовать, явствует, что «миролюбивый» президент С. Штатов видел в таможенном согла-

шении средство, которое поведет к поглощению Канады Северо-Американской республикой. Перешедшая границы всякого приличия борьба из-за президентского поста между двумя зарвавшимися государственными деятелями неожиданно повела к раскрытию тайных замыслов американских империалистов. Письмо Тафта в связи с заявлением депутата Кларка о неизбежном присоединении в недалеком будущем Канады к Штатам, далее, в связи с нелепым предложением депутата Беннета начать переговоры с Англией об аннексии Канады, вызвало сильную тревогу и в Великобритании, и, особенно, в самой Канаде. Либеральное канадское министерство с премьером сэром Вильфридом Лорье во главе, стремившееся к уничтожению таможенной стены между Канадой и С. Штатами, потерпело полное поражение на сентябрьских выборах 1911 г. и было заменено консервативным министерством Бордена. Для укрепления своих позиций канадские консерваторы, выступившие в качестве защитников национальной независимости и сохранения связи с Великобританией, удачно воспользовались неосторожными фразами и шовинистическими речами американских империалистов о том, что в недалеком будущем звездный флаг будет развеваться над всей Северной Америкой. Многие органы канадской печати, поддерживавшие прежде политику сближения с С. Штатами, горячо приветствовали речь первого министра Форстера, заявившего в своей речи в Оттаве, что «обнаружившиеся факты похоронили взаимность навсегда», так как выяснилось «покушение на нашу независимость и нашу связь с Англией, о чем мы никогда не забудем». Попытка американских империалистов путем тарифного соглашения если не разорвать совершенно, то, во всяком случае, ослабить узы, соединяющие Канаду с Англией, и экономически присоединить к Штатам эту независимую, пользующуюся полной автономией английскую колонию, потерпела полное фиаско.

1-м пунктом билля о канале американские империалисты показывают свои когти канадскому правительству и начинают наступательную экономическую войну против северного соседа. Именно, канадская компания Тихоокеанской железной дороги владеет целой флотилией быстроходных пароходов в обоих океанах, в то время как американские железнодорожные тресты почти не имеют своих пароходов, за исключением одной компании, которой принадлежат три океанских парохода. Ныне торговый флот Штатов, которому до сих пор совершенно не под силу бороться с иностранной конкуренцией, будет поставлен в привилегированное положение; канадские пароходы будут лишены возможности пользоваться Панамским каналом. Это поставит западные провинции Канады, все ее тихоокеанское побережье в крайне невыгодное положение по сравнению с тихоокеанскими штатами великой Заатлантической республики. Чтобы доставить свои земледельческие продукты на европейский рынок, западные провинции Канады должны будут или перевозить их по транс-континентальным железным дорогам протяжением в несколько тысяч миль до ближайшего порта в восточной Канаде, или отправлять на пароходах, которым придется обогнуть все тихоокеанское побережье американского континента от севера до юга, чтобы затем снова поды-

маться долгим путем к северу. Таким образом, земледельческие продукты западной Канады не будут в состоянии бороться на европейских рынках с конкуренцией С. Штатов и фактически будут изгнаны из Европы. Равным образом, этим биллем вся западная Канада будет отрезана от Бразилии и Аргентины, от всего Атлантического побережья Южной Америки.

2-й пункт билля совершенно освобождает от сборов за проход через канал суда, совершающие каботажное плавание между американскими портами. Но дело в том, что каботажем в С. Штатах иностранные суда заниматься не могут. По американским правилам каботажное плавание составляет привилегию судов под национальным флагом. Таким образом, флот С. Штатов, играющий ничтожную роль во внешней торговле страны, безраздельно господствует во внутренней торговле между американскими портами. Итак, 2-й пункт, подобно первому, пойдет исключительно на пользу американскому торговому флоту. Более того, американским судам, идущим из Европы в Западную Америку, достаточно будет зайти по пути, скажем, в Новый Орлеан, и они, как суда, идущие из одного американского порта в другой, не заплатят пошлины при проходе через Панамский канал. Таким образом, американский флот и во внешней и во внутренней морской торговле будет поставлен в привилегированное положение.

3-й пункт билля, освобождающий от всяких сборов те торговые суда, собственники которых дадут обязательство во время войны передать их в распоряжение правительства, неприменим к иностранным судам. Что же касается американских пароходных компаний, то все они охотно дадут подобное обязательство. Таким образом, фактически дело сведется к тому, что весь американский торговый флот будет пользоваться правом ничего не платить за прохождение по каналу. Ясно, что упомянутый билль, вотированный сенатом 7-го августа и подписанный Тафтом 20 августа 1912 г., является прямым нарушением договора 1901 г., устанавливая в замаскированном виде различие для судов разных национальностей. Этот билль вызвал взрыв негодования не только в английской и канадской прессе, безуспешно требующей передачи вопроса на рассмотрение Гаагского трибунала, но даже и во многих органах американской печати. «Нью Иорк Сён», «Нью Иорк Геральд», «Нью Иорк Таймс» и другие влиятельные газеты критиковали билль, как «акт, позорящий С. Штаты», как «пятно на нашей национальной чести, пятно, с которым нам совестно будет выступить перед Европой». По энергичному выражению профессора Гиддингса, одного из светил научного мира Заатлантической республики, билль, подписанный Тафтом, «представляет собой самый возмутительный по своей безнравственности акт, из-за которого каждый честный американец должен краснеть перед иностранцем». Но понятно, что все эти воззвания к американской чести, все эти горячие протесты не могли подействовать на Тафта и его сторонников. Наоборот, американские протекционисты осторожно намекали, что противники билля отнюдь не заботятся об общенациональных интересах, а попросту подкуплены отечественными железнодорожными компаниями, боящи-

мися конкуренции канала, который отнимет значительную часть грузов у транс-континентальных рельсовых дорог.

Как бы то ни было, упомянутый билль явился вызовом по отношению ко всей Европе. И в этом отношении наиболее откровенно формулировал сущность современного международного права сенатор Кёммипс от северо-американского штата Айовы, заявив в своей речи во время дебатов о билле, что Америка не должна считаться с подписанными ею договорами, и что «единственным возможным судьей во всех конфликтах должен быть меч». Эта циничная перефразировка известного изречения Бисмарка, «сила господствует над правом», пришлась по вкусу американским империалистам, которые, несмотря на энергичные протесты сенатора Рута, голосовали в духе Кёммипса, старавшегося перещеголять самого железного канцлера в грубости тона.

Понятно, что С. Штаты никогда не осмелились бы разорвать договор Гэй-Паунсефота и бросить вызов не только Великобритании, но и всем остальным государствам, если бы Европа не была разбита на два враждебных лагеря. Англо-германский конфликт связывал руки Старому Свету и мешал европейской буржуазии защищать свои интересы на американском континенте. Горячие сторонники начала «открытых дверей» в Азии, американцы у себя дома не довольствовались высокими протекционными пошлинами на все иностранные произведения и воздвигли таможню для всей Европы у Атлантического входа в Панамский канал, фактически закрывая, таким образом, последний для европейского судоходства. Однако, та энергия, с которой многие английские, немецкие и французские пароходные компании[1]) готовились к открытию канала, доказывала, что Европа и, прежде всего, Англия так легко не сдаст своих позиций в Южной Америке С. Штатам[2]). Как бы то ни было, только приобщение международного капитала к эксплоатации громадных естественных богатств тихоокеанских стран Южной Америки может быстро призвать Колумбию, Эквадор и Чили к новой жизни. Вместе

---

[1]) Представители этих компаний были отправлены в Вашингтон и в область Панамского перешейка, где им поручено было собрать самые подробные сведения о канале и об условиях его использования в интересах старых и завоевания новых рынков. Только в течение 1911 г. германские мореходные компании заказали немецким судостроительным верфям построить для них 113 пароходов с водоизмещением в 660.000 тонн специально для плавания через Панамский канал. Бременская Ганзейская Компания заказала в декабре 1911 года 4 парохода с водоизмещением в 9.000 тонн. Знаменитая «Гамбург-Американская линия», увеличив свой капитал в январе 1912 г. на 31 милл. франков, объявила, что к осени 1913 г. она открывает новую линию Нью-Иорк—Панама—Вальпарайсо и что вообще она удваивает отныне число своих рейсов к Антильским островам и портам Центральной Америки.

[2]) Английское правительство отказалось принять участие в Панамской выставке в С.-Франциско. Этим отказом Англия протестовала против билля о канале. Из 49 наций, которые были приглашены принять участие в выставке в С.-Франциско, 27 ответили согласием, 14 не дали никакого ответа, 8 ответили отказом. По американским сообщениям, отказались от участия Великобритания, Россия, Германия, Турция и др.

с тем, только более тесное экономическое и политическое сближение с Европой может спасти эти страны от устрашающей их перспективы потерять в ближайшем будущем свою независимость и подпасть под власть северной империалистической республики, явно преследующей агрессивные планы по отношению к слабым соседям.

4. С. Штаты во время войны.

Предыдущие страницы были опубликованы до войны. События 1914 — 1919 г.г. доказали правильность того анализа основных тенденций американской внешней политики, который мы дали накануне войны. Подобно всем капиталистическим государствам, республика, возглавляемая великим миролюбцем Вильсоном, ставила перед собой в своей внешней политике империалистические планы. В начале мировой войны С. Штаты придерживались нейтралитета и усердно спабжали обе воюющие стороны всеми необходимыми съестными припасами, сырьем, оружием и т. д., содействуя, таким образом, с одной стороны, обогащению Америки, с другой — затягиванию войны и обескровлению Европы.

Само собой разумеется, что этот нейтралитет оказался необычайно выгодным для американской внешней торговли, которая за время войны росла не по дням, а по часам.

Нижеследующая таблица показывает как выросла внешняя торговля С. Штатов уже за первые два года войны:

	Вывоз	Ввоз
	в милл. долларов.	
1913 год	2.484	1.792
1914 »	2.113	1.789
1915 »	3.547	1.778

Здесь бросается в глаза, что за первый же год европейской войны, т.-е. за 1915 год, Соед. Штаты гигантски увеличивают свой вывоз, тогда как ввоз в страну даже несколько сокращается; таким образом, получается так называемый активный баланс в пользу Америки в 1.769 милл. долларов за один только 1915 год. В дальнейшем эта цифра прогрессивно увеличивается: так, за 1916 фискальный год активный баланс Америки, т.-е. превышение вывоза над ввозом, достигает рекордной цифры уже в 2.135 милл. долларов.

Это значит, что Америка в 1915 г. продала продуктов больше, чем купила их—на 1.769 миллионов, а в 1916 году—на 2.135 миллионов долларов.

Разницу Америка должна была получить с покупателей и заказчиков, главным образом, воюющих держав, — в первую очередь, Англии, Франции —либо золотом, либо обязательствами. В течение последнего периода войны внешняя торговля С. Штатов отнюдь не остановилась, а продолжала развиваться, как явствует хотя бы из последующей сравнительной таблицы за 1916 и 1917 г.г.

Общий вывоз Соед. Штатов в тысячах долларов.

	1916.	1917.	Увеличение и уменьшение в 1917 г.
Январь	330.036	613.324	+ 283.288
Февраль	401.783	467.648	+ 65.964
Март	410.742	553.985	+ 143.423
Апрель	398.568	522.927	+ 131.359
Май	474.803	550.063	+ 75.290
Июнь	444.713	374.467	+ 70.246
Август	510.167	490.009	+ 20.157
Сентябрь	514.924	456.201	+ 58.722

Небезынтересным является сравнить вывоз за девять месяцев 1916 и 1917 г.г. по роду главнейших продуктов:

	1916. (в тысяч.	1917. долларов).	Увеличение и уменьшение в 1917 г.
Бензин и нефть	59.147	70.491	+ 11.344
Пшеница	172.516	224.443	+ 52.927
Мука	70.839	99.024	+ 18.185
Керосин	47.609	38.267	+ 9.342
Маис	41.663	65.114	+ 23.451
Смазочные масла	36.727	44.577	+ 7.850
Сало	67.668	99.843	+ 32.175
Овес	44.925	55.441	+ 10.516
Жиры	43.611	64.820	+ 21.209
Ветчина	36.515	40.113	+ 3.598
Свежее мясо	19.165	28.772	+ 9.607
Мясные консервы	10.399	14.322	+ 3.923
Свинина соленая	11.119	15.158	+ 4.039
Говядина »	2.673	6.999	+ 4.326

Эти сведения характеризуют почти исключительно вывоз сырья и предметов питания. Даже учитывая известное повышение цен, приходится констатировать весьма большое значение Соед. Штатов, как поставщиков сырья на мировом рынке. Однако, за время войны усилилась в необычайной мере роль С. Штатов на мировом рынке и в качестве поставщика продуктов городской промышленности. Многие отрасли фабричной промышленности С. Штатов развивались за время войны с быстротой пушечного ядра. Это можно сказать о химической, автомобильной, пушечной и других отраслях фабричной индустрии.

«Франкфуртская Газета» («Франкфуртер Цейтунг») от 9 октября 1917 г. писала: «Последние годы дали огромный толчок вперед развитию автомобильного производства в Америке. По исследованию «Энформасьон» к 1 июля 1917 г. в одних Соединенных Штатах было в деле 4.424.139 автомобилей, или на 700.000 больше, чем к 31 октября 1916 г. Иначе говоря, прирост выразился в 4.000 в сутки. Эта цифра по отношению к числу жителей означает, что на каждые 24 жителя приходится один автомобиль. Еще более яркое доказательство развития этой отрасли американской промышленности за последние семь лет дает следующая таблица:

Число автомобилей.

Год.	В действии.	Построено автомобилей.	Стоимость.
1911	677.000	210.000	262.000.000 долл.
1912	1.010.483	378.000	378.000.000 »
1913	1.253.875	483.000	425.000.000 »
1914	1.736.790	573.114	465.000.000 »
1915	2.471.595	892.618	692.000.000 »
1916	3.541.748	1.617.708	1.265.000.000 »
Полугод. 1917	4.242.139	700.000	650.000.000 »

Расцвет химической промышленности в С. Штатах приобрел за время войны сказочный характер. Так, по данным, опубликованным в американских «Бюллетенях» в апреле 1918 г. (№ 14), только в течение ноября месяца 1917 г. в С. Штатах открылось 25 новых компаний для фабрикации лекарств, химических продуктов и красок. Утвержденный капитал, вложенный в эти предприятия, достиг 54.777.000 долларов. Эта цифра приблизительно в 9 раз превосходит общую сумму за октябрь, когда она достигла 6.022.000 долларов.

Сказочный характер развития химического производства в Соединенных Штатах с начала войны нашел своего барда в лице министра внутренних дел Лэна, в годовом отчете которого мы находим следующие места:

«Америка всегда была поставщиком сырых материалов. Наша гордость заключалась в том, что мы можем производить миллионы тонн стали, угля, миллионы боченков масла или миллионы футов строевого леса. Мы вели свои громадные обороты теми продуктами, которые нам щедро отпускала природа, и в таком виде, в каком они лежали в ее обширных складах, не думая и не беспокоясь о том, сколько таинственных ценностей они скрывали.

«Но война заставляет нас приняться за усиленное изучение того, на что мы способны. Мысль и работа — вот ответ на проблемы, которые поставлены перед нами ограниченностью материальных рессурсов. Рост химической промышленности в Соединенных Штатах с 1914 года был феноменален. Фабрики не только принялись за производство тех продуктов, которые раньше служили предметом ввоза, но большого развития достигли даже те производства, которые удовлетворяют увеличившемуся спросу на все химические продукты. В настоящее время страна производит буквально все, что требуется от различных отраслей химического производства. О росте капитала, помещенного в химическую промышленность, можно судить по следующим данным: в 1915 г. он достигал 65.565.000 долларов, в 1916 г. — 99.244.000 долларов, и к сентябрю 1917 г. он превышал цифру предыдущего года на 65.861.000 долларов. Новые химические индустрии открываются в настоящее время с невиданной быстротой, благодаря потребностям, вызываемым войной, и энергии американских химиков и физиков. До начала войны 90% всего количества химических красок и красящих составов ввозилось, и было только 5 или 6 предприятий, которые работали с 400 человек рабочих и производили 3.300 тонн в год. В настоящее время у нас есть свыше 90 предприятий, из которых каждое выраба-

тывает особые сорта красок, и 100 предприятий, работающих над сырыми и полуобделанными фабрикатами».

Нижеследующие телеграммы, выхваченные нами наугад, показывают, каких успехов достигли за время войны американские лаборатории в приготовлении лекарств и красок.

Вашингтон, марта 10 (25) 1918 г. Американские химические лаборатории, состоящие под управлением федеральной торговой комиссии, чрезвычайно успешно раскрывают секреты составов и способов изготовления германских лекарственных средств и красок, патентованных в Соединенных Штатах, но разрешенных теперь правительством к изготовлению в Америке. Немцы скрывали составы этих лекарств и красок, представляя неполные формулы и прибегая к разного рода мошенничествам при составлении патентов.

Теперь, когда эти трудности успешно преодолены, явилась возможность приступить к оптовому изготовлению сальварсана в Америке. В настоящее время пять торговых фирм изготовляют это лекарство, и будут иметься достаточные запасы его по низким ценам для военного и гражданского населения. Лаборатории университета в Чикаго и дерматологическая опытная лаборатория в Филадельфии раскрыли состав и способ изготовления сальварсана.

Нью-Иорк, апреля 30 (17) 1918 г. — Образцы анилиновых красок, приготовленных в Соединенных Штатах, экспонированные на 6-й выставке национальной текстильной промышленности, показывают, что эти краски по своим качествам абсолютно не уступают тем, которые перед войной ввозились из Германии. После того как американские краски подверглись самым строгим испытаниям, какие применяют к германским краскам, между ними нельзя было найти различия.

Прогресс С. Штатов за период 1914 — 1918 г. в области судостроения [1]) и военной промышленности превосходит самые фантастические ожидания.

Американский вывоз за один только 1916 год превысил 5 миллиардов долларов и превзошел общую сумму вывоза Англии и Германии за последний год накануне войны. Этот выгодный торговый баланс в течение всего периода войны дал возможность С. Штатам стянуть к себе значительные запасы золота из европейских банков, и, таким образом, постепенно С. Штаты, которые до войны были должниками мирового капитала и вносили ежегодно определенную дань в виде процентов по займам в финансовый центр всего мира, в Лондоне,—превратились из должника в кредитора Англии и тем более Франции. В результате финансовый центр всего мира переместился из Лондона в Нью-Иорк.

Нажив на европейской войне колоссальную прибыль, С. Штаты должны были, в конце концов, вмешаться в международную бойню [2]).

---

[1]) О прогрессе американской судостроительной индустрии за время войны см. нашу работу: «Итоги мировой войны». Собрание сочинений, т. VI.

[2]) С. Штаты предоставили державам Антанты громадные суммы на военные расходы и на заказы в Америке. Чтобы обеспечить платежеспособность своих должников, С. Штаты не могли допустить разгрома Антанты.

За первые три года войны С. Штаты создали у себя могучую пушечную, ружейную, динамитную и т. д. промышленность и, таким образом, трансатлантическая республика имела возможность перебросить сотни тысяч прекрасно вооруженных солдат. Вмешательство С. Штатов придало особенно зверский характер европейской войне, ибо американские цивилизаторы не остановились в этой войне перед применением самых страшных газов и ослепляющих лучей, благодаря употреблению которых тысячи и тысячи солдат потеряли навеки зрение.

С. Штаты не могли допустить гегемонии Германии в Европе, так как это обозначало бы победу Германии над С. Штатами в борьбе за мировой рынок и вытеснение трансатлантической республики из Южной Америки и Азии. Германские империалисты в своем ослеплении победами немецкой армии в первые годы войны открыто заявляли, что в результате разгрома Франции и Англии, Германия завоюет мировую гегемонию и сумеет вызвать, с шансами на успех, на экономический бой и самое Америку, первую металлургическую страну в мире. «В результате новых территориальных приобретений, — заявлял либеральный депутат германского рейхстага, Готтейн, — Германия будет безраздельно господствовать, прежде всего, на европейском рынке, будет доставлять всем государствам машины, пароходы, и т. д. Нам нечего бояться конкуренции С. Штатов», — заключил Готтейн свою речь (19 мая 1916 года).

Вмешательство империалистической Америки в европейскую войну было неизбежно в виду таких планов германского империализма, и эта неизбежность предсказывалась нами задолго до этого вмешательства.

Своим вступлением в войну С. Штаты надеялись, во-первых, помешать установлению германской военной и экономической гегемонии во всем мире и, во-вторых, добиться решающего влияния на исход дипломатических переговоров о мире и сыграть роль арбитра судеб Европы и всего мира.

Исход войны не оправдал ожиданий американских империалистов. Выход России из ряда воюющих держав и полный разгром германских войск неожиданно отдали значительную часть Европы во власть англо-французских войск, а американская армия, окруженная союзными корпусами и очутившаяся на континенте как в ловушке, не могла играть самостоятельной роли после окончательного крушения германской военной мощи и помешать французам и англичанам осуществлять захватные планы. Американская буржуазия стремилась к ослаблению Германии, но не к низведению последней на степень второстепенной державы, неспособной играть роль противовеса Франции и Англии.

Американские империалисты не желают допустить, чтобы Англия оставалась царицей морей и, благодаря уничтожению германского военного и торгового флота, сделалась неограниченной владычицей во всех европейских водах.

Американские государственные деятели открыто заявляют, что если Англия не согласится на свободу морей, Америка значительно увеличит свой военный флот и, пользуясь своими громадными денежными ресур-

сами и развитием своей судостроительной промышленности за последние годы, создаст такой флот, который по своей силе будет равняться силе *двух сильнейших* морских государств в мире. Таким образом, в борьбе за господство на морях, С. Штаты, пользуясь своей возросшей финансовой и индустриальной мощью, применяют тот же метод, каким до сих пор пользовалась Англия, имевшая флот, равный по своей силе флотам двух наиболее могущественных после Англии морских государств.

Англо-американские разногласия по вопросу о «свободе морей», резкие нападки английской джингоистской прессы на пресловутые 14 пунктов Вильсона об условиях справедливого мира, о лиге народов и т. п., доказали, что временный военный союз против центральных держав отнюдь не уничтожил антагонизма англо-американских интересов, так резко проявившегося хотя бы в вопросе о Панамском канале, а лишь затушевал этот антагонизм и отсрочил его острые проявления до первого подходящего случая. Однако, надо оговориться, что вооруженный англо-американский конфликт — вопрос отдаленного будущего. Более острый характер носит японо-американский конфликт, грозящий войной в близком будущем. Мощь Японии в водах Тихого океана еще настолько грозна, что С. Штаты без помощи Англии не могут бороться с Японией. Этим объясняются разговоры в английской и американской прессе о военном союзе Англии и С. Штатов.

Между тем, несомненно, что если пролетариату Америки, Японии и Англии не удастся в ближайшее же время покончить с капиталистическим строем, неизбежно вызывающим международные конфликты и войны, скоро мы снова услышим тревожные речи о неотвратимости японо-американской войны, об англо-американских трениях, и желтая пресса всех этих стран усилит кампании в пользу новых и новых вооружений, в пользу сооружения новых десятков дредноутов и супердредноутов, сотен подводных лодок и тысяч аэропланов.

И так будет продолжаться в Америке, Японии, Англии и других странах до той поры, пока, наконец, народные массы не разгонят буржуазные парламенты, не закроют все буржуазные газеты, растлевающие народное сознание ядом человеконенавистнических идей, и не покончат раз навсегда с капиталистическим строем, рождающим из недр своих вечные классовые конфликты и кровавые международные войны.

5. Десятилетие Панамского канала.

13 мая 1924 г. исполнилось ровно 10 лет с того дня, когда через вновь прорытый Панамский канал было совершено первое пробное плавание. А начиная с 15 августа 1914 г., Панамский канал, если не считать перерыва от сентября 1915 г. до апреля 1916 г., вызванного землетрясениями, беспрерывно служил той цели, для которой он и был предназначен, — соединению Атлантического и Тихого океанов. Заветная мечта Христофора Колумба о достижении берегов Индии морским путем с Запада стала действительностью.

И уже в первое десятилетие, несмотря на критические для мирового хозяйства годы великой войны, выявилось крупное международное значение Панамского канала. Это видно из нижеследующей таблицы, показывающей тоннаж судов (в тысячах регистрированных тонн), прошедших через канал за последние 10 лет:

	1914—1915.	1922—1923.
Соединенные Штаты	1.700	8.230
Англия	1.631	3.904
Япония	25	647
Норвегия	131	472
Голландия	21	373
Германия	—	240
Франция	11	199
Перу	9	176
Дания	93	173
Чили	5	158
Швеция	51	101
Италия	4	96
Испания	—	37
Россия	22	11
Итого . . .	3.703	14.817

В журнале «Новый Восток» № 5 приведены две очень обстоятельные заметки о движении по Суэцкому и Панамскому каналам в 1923 г.

«В 1923 г. через Суэцкий канал прошло 4.621 судно (в 1922 г. — 4.345) с тоннажем брутто 31.329.000 тонн (в 1922 — 28.611.000), нетто 22.730.000 (20.743.000).

По национальностям первое место принадлежало британскому флагу, — тоннаж нетто британских судов, прошедших Суэцкий канал, достиг максимума и выразился в 14.264.214 тонн. Однако, относительное значение британского тоннажа в 1923 году немного понизилось, и британский тоннаж составил всего лишь 62,8% общего тоннажа, прошедшего через Суэцкий канал, против 64,5% в 1922 г. На втором месте по тоннажу судов, прошедших в 1923 г. через Суэцкий канал, стоит Голландия, на долю которой приходится 2.178.058 тонн нетто, что составляет 9,6% всего тоннажа (в 1922 году на долю голландского тоннажа приходилось 10,4%). На третьем месте стоит французский тоннаж — 1.294.000 нетто тонн; французский тоннаж вырос и абсолютно и относительно, — в 1923 г. он составил 5,7% всего тоннажа против 4,8% 1922 год. В еще большей пропорции увеличился тоннаж германский, а именно с 3,6% в 1922 году он вырос до 5,4% в 1923 г. Тоннаж немецких судов достиг 1.213.690 нетто тонн против 735.128 нетто тонн 1922 г. Пятое место по тоннажу принадлежало итальянскому флагу, а именно 4,6% против 4%, шестое—Японии 4,4% против 4,5%, седьмое — Соединенным Штатам 2,7% против 3,2%.

Средний тоннаж судов, проходивших Суэцкий канал в 1923 году, достиг 4.919 нетто тонн против 4.774 нетто тонн 1922 г. и 3.940 нетто тонн в 1913 году. Однако, если общий тоннаж нетто судов, прошедших через Суэцкий канал, значительно вырос даже по сравнению с 1913 г., грузооборот еще не достиг размеров последнего года. В 1923 году через

канал прошло грузов 22.777.000 тонн, против 21.360.000 тонн 1922 г., 17.509.000 тонн 1921 г., 17.047.000 тонн 1920 г., 13.973.000 тонн 1919 г. и 25.776.000 тонн 1913 г.

Уменьшение грузооборота объясняется, главным образом, уменьшением перевозки каменного угля; в частности, в 1923 году было перевезено через канал всего 589.000 тонн каменного угля против 1.663.000 тонн 1922 г. Наоборот, количество почти всех остальных грузов значительно выросло — так, металлических изделий и машин в 1923 г. было перевезено 1.736.000 тонн против 1.402.000 тонн 1922 г.; цемента 434.000 тонн против 307.000; увеличение также наблюдается для удобрений, древесины, бумаги, тканей, сахара из Голландской Индии — 578.000 тонн против 361.000. Самое большое увеличение наблюдается в перевозке нефти и ее продуктов в 1923 году; через Суэцкий канал прошло 572 нефтеналивных суда в 2.566.000 нетто тонн. Уменьшение коснулось следующих продуктов: шерсть — 287.000 тонн против 342.000, копра — 684.000 тонн против 729.000, джут — 576.000 тонн против 587.000.

Движение по Панамскому каналу растет в огромных размерах и в 1923 году превзошло движение по Суэцкому каналу. (В 1923 г. тоннаж нетто судов, прошедших по Панамскому каналу, достиг 24.737.437, по Суэцкому — 22.730.162, оба являются рекордными). О росте движения в Панамском канале могут дать представление следующие цифры.

Движение по Суэцкому и Панамскому каналам с момента открытия последнего:

Годы.	Панамский канал.		Суэцкий канал.	
	Число судов.	Тоннаж нетто.	Число судов.	Тоннаж нетто.
1914 . . .	1.075	3.792.572	4.802	19.409.495
1915 . . .	758	2.396.162	3.708	15.266.155
1916 . . .	1.803	5.798.557	3.110	12.325.347
1917 . . .	2.069	6.574.073	2.353	8.368.918
1918 . . .	2.024	6.124.990	2.522	9.251.601
1919 . . .	2.478	8.546.044	3.986	16.013.802
1920 . . .	2.892	11.415.876	4.009	17.574.657
1921 . . .	2.736	11.417.459	3.975	18.118.999
1922 . . .	3.967	18.605.786	4.345	20.743.245

Главная часть тоннажа Панамского канала приходится на долю тоннажа американского, что можно видеть из следующей таблицы:

Распределение судов и тоннажа, прошедших в 1922—1923 г.г.

Государства.	Число судов.		Тоннаж.	
	Всего.	%	Всего.	%
Соединенные Штаты	1.994	50,2	10.208.536	54,9
Англия	1.065	26,8	4.892.338	26,3
Япония	163	4,1	753.219	4,0
Норвегия	147	3,7	597.359	3,2
Голландия	109	2,7	510.970	2,7
Германия	90	2,3	336.149	1,8
Франция	56	1,4	252.333	1,4
Дания	65	1,7	240.053	1,3
Перу	80	2,0	216.829	1,2
Чили	62	1,6	201.411	1,1
Швеция	31	0,8	130.361	0,7
Италия	29	0,7	117.782	0,6
Испания	14	0,4	41.201	0,2
Остальные	62	1,6	107.245	0,6
Всего	3.967	100,0	18.605.786	100,0

Таким образом, почти 60% тоннажа судов, прошедших Панамский канал в 1922—23 г., приходится на долю различных американских государств. То же соотношение мы находим и для грузооборота. Так, в 1923 г. из 19.568 тысяч тонн перевезенных через Панамский канал грузов, 11.600 тысяч тонн шли из американских портов в американские.

В 1922—23 г. грузооборот вырос в огромных размерах. Это обстоятельство отчасти объясняется падением добычи мексиканской нефти и ростом калифорнийской: в 1922—23 г. свыше 2.000.000 тонн последней были перевезены через Панамский канал. О росте грузооборота, равно как и доходов с момента открытия Панамского канала свидетельствует следующая таблица:

Г о д.	Перевез. грузы.	Плата за грузы.
	Тонны.	Доллары.
15 августа 1914—30 июня 1915.	4.888.454	4.343.383
1915—1916	3.094.114	2.399.830
1916—1917	7.058.563	5.631.781
1917—1918	7.532.031	6.264.765
1918—1919	6.916.621	6.156.118
1919—1920	9.374.499	8.493.082
1920—1921	11.599.214	11.261.919
1921—1922	10.884.910	11.197.832
1922—1923	19.567.875	17.508.199

Таковы краткие данные о движении в Панамском канале. Данные эти определенно указывают, что за последние годы Панамский канал стал одной из важнейших мировых морских артерий.

С той поры, как С. Штаты взялись за сооружение Панамского канала, стало очевидно, что Америка стремится к осуществлению программы, формулированной впоследствии Рузвельтом в словах: «Господство на Тихом океане должно принадлежать С. Штатам». Когда сооружался Панамский канал, многие экономисты, притом смотревшие весьма оптимистически на будущность канала, все же утверждали, что Панамский канал по своему экономическому значению никогда не сравняется с Суэцким каналом, этой великой торговой дорогой из богатых европейских стран в Азию. Однако, из приведенных выше данных явствует, что Панамский канал уже опередил по товарообороту Суэцкий канал. Суэцкий канал был открыт 58 лет тому назад. Между тем, через Панамский канал прошло в 1923 г. товаров на 2 миллиона тонн больше, чем через Суэцкий канал. Тоннаж судов, прошедших через Панамский канал в 1923 г., достиг 24.737.437 тонн, в то время как тоннаж Суэцкого канала — 22.730.162 тонн. Эти цифры ясно свидетельствуют о том, что тихоокеанская торговля постепенно переходит в руки С. Штатов, и что последние имеют основание увлекаться мыслью о захвате гегемонии на Тихом океане. Но на этом пути С. Штаты сталкиваются с Японией, для которой Китай является главным рынком, поглощающим фабрикаты японской промышленности, и главным районом приложения японских капиталов.

ГЛАВА V.

Великие рельсовые и морские пути в послевоенный период.

В предшествующих главах, написанных, за исключением предыдущей, в основных чертах до мировой войны и вышедших в свет накануне последней, мы остановились на великих железнодорожных и морских путях, борьба за которые явилась одним из основных факторов мировой войны.

После мировой войны на сцену выплыли проекты новых мировых путей. Так, на международной торговой конференции, происходившей в Париже в мае 1919 г., инженер Леран выдвинул четыре проекта: 1) Лондон — Париж — Симплон — Милан — Рим — Бриндизи. Для осуществления этого проекта нужно было бы в первую голову прорыть Ламаншский туннель. 2) Бордо — Лион — Милан — Бухарест — Одесса. 3) Триест — Прессбург — Данциг. 4) Гавр — Париж — Страсбург — Нюренберг — Пильзен — Прага — Варшава — Киев.

Особенное внимание европейская пресса посвятила проекту железнодорожного пути: Бордо — Одесса, проекту, которому присвоено название «Европейского метрополитена». Этот проект, как объясняют его сторонники, раз навсегда покончит с мечтами Германии о создании «Серединной Европы», а вместе с тем и с немецкими планами гегемонии на Балканах и в Малой Азии. Проект этот предусматривает соединение железнодорожным путем французского города Бордо с Одессой через Нант — Дижон — Лозанну — Бриг — Симплонский тоннель — Турин — Милан — Верону — Падую — Венецию — Триест — Загреб — Белград — Софию — Бухарест, с ответвлением от Белграда до Константинополя и Афин через Салоники. Отдельные железнодорожные линии, необходимые для осуществления этой транс-континентальной системы, уже существуют, за исключением около 200 верст между Белградом и Орсовой, при чем значительное число участков уже снабжено двойной колеей.

Указывалось на то, что эта железнодорожная система на всем своем протяжении проходит близ 45-й параллели, к югу от высоких европейских горных хребтов, которые, благодаря стекающим с них потокам и рекам, позволяют произвести электрификацию, т.-е. переход на электрическую тягу всей системы.

Как доказывали авторы проекта, важнейшая задача, разрешение которой необходимо для проведения в жизнь союзнического железнодорожного проекта, находится в известной зависимости от того, как к этому проекту отнесется Швейцария. Дело в том, что Германия, работая над осуществлением своей мечты об экономическом и политическом владычестве в Европе, соединила свои железные дороги с сетью швейцарских железных дорог таким образом, что последние были лучше всего приспособлены к движению с севера на юг и обратно. Принимая во внимание, что союзнический проект соединил бы Швейцарию с гаванью Бордо, осуществляя, таким образом, давнишнюю ее мечту о выходе к океану, можно полагать, доказывали инициаторы идеи Европейского метрополитена, что она согласится примкнуть к этому проекту.

Если проект осуществится, то это будет в сильной степени благодаря содействию американской армии, так как все громадные доки, портовые сооружения, товарные склады, верфи и железнодорожные ветки, построенные американскими солдатами в Бордо и Сен-Назэре, сделали возможным возникновение проекта, с которым Бордо становится гаванью, обслуживающей торговлю со всем югом и юго-востоком Европы, в особенности с Россией, а через посредство последней — со всем азиатским континентом.

Сторонники проекта выражали полную уверенность в том, что эта железнодорожная линия в самом непродолжительном времени станет важнейшим и наиболее прямым путем по направлению к России через Одессу. Таким образом, отныне-де Россия будет снабжаться с юга, а не с севера, как это было до войны, т.-е. не через посредство Германии. Общая сумма ввоза в Россию в 1913 г. составляла 1.374.000.000 рублей, из коих на долю Германии приходилось 50%, на долю Франции лишь 4%, а на долю Соединенных Штатов — немногим больше. Далее, указывается на то, что эта железнодорожная линия является наиболее верным и, пожалуй, единственным средством, которым «союзники» смогут устранить торговое владычество Германии над Россией. Проектируемая линия проходит лишь через союзные и дружественные страны, благодаря чему будет возможно урегулировать тарифы таким образом, чтобы торговля всего мира шла по новой линии. Кроме того союзникам, благодаря новой линии, открывается путь в Турцию и Малую Азию, а дальше на Багдад и Индию. Затем между Турином и Миланом новая линия пересекает путь следования экспресса Лондон — Бриндизи, служащего уже Англии для сокращения пути на Восток.

Высказывалась полная уверенность, что если проект будет осуществлен, то он совершенно изменит русло европейских транс-континентальных сношений, которые отныне будут проходить в направлении с запада на восток, а не, как о том мечтала Германия, с севера на юг.

К этой своей цели—овладению путем к Черному морю—французский империализм в лице Мильерана и Пуанкаре шел иным методом, не ставя пока в порядок дня вопроса о дорогостоящем осуществлении проекта Бордо — Одесса. Оккупируя Рур, поддерживая план отделения от Гер-

мании Рейнской области, включая в свои «сферы влияния» все угольные бассейны Европы, французский империализм стремился не только к захвату гегемонии во всей европейской тяжелой промышленности, но и к завоеванию путей к Черному морю через создание франко-чешского коридора линии Рейн—Майн—Дунай по территории южной Германии и Баварии. Как правильно указывал Юр («Экономическая Жизнь» 1923 г. 8 мая), «коридор через германский юг, это — открытие одновременно двух параллельных свободных от «английского ока» путей — одного к Черному морю, а другого к Балтийскому. Естественно, что в этих своих стремлениях французский империализм должен был встретить на своем пути английский капитализм, начавший на другой же день после Версальского мира борьбу против планов французской гегемонии. Так как фактический контакт между Францией и ее восточно-европейскими вассалами возможен только при условии полного обессиления Германии, естественно, Англия поставила своей задачей не допускать окончательного додушения Германии Францией, препятствуя в то же время возрождению побежденной страны и полному освобождению последней от французского ига.

Вынужденная отказаться в результате мировой войны от Багдадского рельсового пути, долженствовавшего соединить центральную Германию с Малой Азией и Персией, Германия идет ныне к той же цели другим путем, именно сооружением гигантского канала Рейн-Дунай. Это великое водное сооружение должно будет соединить *Северное море с Черным морем* по рекам Рейну, Майну, Дунаю. Этот канал будет иметь в длину 2.000 морских миль и будет пропускать суда с грузоподъемностью до 1.500 тонн. Главными пайщиками компании, руководящей этим гигантским сооружением, являются правительства германских государств. Остальные паи разобраны главнейшими немецкими концернами. Все займы компании гарантированы германским правительством и изъяты из действия репарационных постановлений Версальского договора. Компания канала начала работать в 1921 г. Предполагается, что канал будет закончен в 1923 г. Этот канал установит дешевый речной и морской путь от промышленных районов Германии к рудным богатствам Венгрии и Юго-Славии, к нефтяным источникам Галиции и Румынии, к черноморским портам Украины, Малой Азии, Кавказа, а оттуда к Персии. Германский бюджет текущего 1924 — 1925 г. предназначает 6 миллионов рублей на постройку канала. По сообщениям «Красной Звезды» от 19 дек. 1924 г. (Юрковский, «Гигантский канал Рейн-Дунай»), в настоящее время суда уже доходят до Ашафенбурга, на Майне, куда на-днях прибыло *первое британское судно из Лондона.* Ашафенбург находится в 400 милях от голландского морского порта Роттердам. Следующие 380 миль до Пассау (на Майне) будут скоро урегулированы. Несомненно, что сооружение этого канала *усилит значение Лондона,* как складочного пункта грузов из стран бывшей Австрийской империи, Балкан и черноморских округов. В этом одно из существенных отличий Рейнско-Дунайского проекта от Багдадского рельсового пути. Последний должен

был усилить значение немецкого Гамбурга в ущерб Лондону. Новый великий путь подымет значение Лондона и голландского Роттердама. Этим самым устраняется опасность противодействия со стороны Англии и возможность чреватых роковыми последствиями конфликтов с державой, явившейся одним из главных виновников войны 1914 — 1918 г.г. Вместе с тем несомненно, что сооружение канала будет мощно содействовать оживлению торговли Германии с соседними странами.

Следует прибавить, что немецкий железнодорожный вопрос сыграл в после-версальский пероид крупную роль как в франко-германских отношениях, так и во внутренней и внешней политике немецкой тяжелой промышленности. Известно, что французское правительство 22 января 1923 г. выдвинуло репарационный план, в котором содержится, между прочим, требование о предоставлении иностранному капиталу для частной эксплоатации железных дорог, казенных шахт и т. д. Таким образом, французское правительство потребовало денационализации немецких железных дорог. Это требование французского империализма встретило поддержку со стороны Стиннеса и других королей немецкой тяжелой промышленности.

Уже много лет германская тяжелая промышленность ведет упорную то явную, то скрытую борьбу за денационализацию государственных железных дорог, указывая, что казенные железные дороги с деловой точки зрения осуждены на бездоходность. Национализация германских железных дорог, проведенная в Пруссии в 1880 году в чрезвычайно быстром темпе, принесла германскому народному хозяйству и германскому народу огромную пользу. Национализация была проведена образцово и принесла государству владение огромной железнодорожной сетью на столь выгодных условиях, что все железнодорожное дело и в дальнейшем заключало в себе гарантию своей доходности. Железные дороги, несмотря на свой отнюдь не высокий тариф, очень быстро стали приносить значительные доходы. Пруссия за промежуток времени от 1880 до 1913 года получила чистого дохода от железных дорог не менее 3.720 миллионов золотых марок. Это блестящее состояние было совершенно опрокинуто войной и мирным договором. В результате железные дороги стали давать огромный дефицит, который, в свою очередь, дал тяжелой индустрии желанный повод обвинять государственное управление железных дорог в организаторской неспособности и требовать передачи железных дорог в частные руки. Этот образ действия тяжелой индустрии был тем более лицемерен, что дефицит неразрывно связан с ростовщическим повышением цен самой тяжелой индустрии. В 1921 г. содержание железнодорожного персонала было в лучшем случае не более, чем в десять раз больше жалования мирного времни (считая в бумажных марках), а цены на уголь поднялись в 26 раз, цены на железо увеличились в 20 — 30 раз. Последствием этого было значительное увеличение процента материального расхода. В 1913 году он составлял 39,13°/₀ общего числа расходов. В 1921 году он поднялся до 56,67°/₀ общих расходов, в то время как расходы на содержание персонала с 60,87°/₀ в 1913 году упали до 49,85°/₀ в 1921 году и до 43,33°/₀

в 1922 году. Поскольку действительно имелся налицо убыток, его следовало отнести, главным образом, за счет невероятного повышения цен на железнодорожные материалы, приносившего огромные барыши тяжелой индустрии.

Само собой разумеется, что овладение немецкими железными дорогами, переход последних в руки французских банков и металлургических трестов повели бы к утверждению неограниченной французской гегемонии во всей Европе и грозили бы самыми серьезными опасностями С.С.С.Р. К счастью, этот проект французских империалистов осужден на фиаско [1]).

Если мы от проектов великих транс-европейских путей перейдем к проектам путей транс-африканских, мы увидим, что к довоенным проектам транс-сахарского пути (французский проект), Каир-Капштадтского пути (английский проект) и других путей, о которых мы говорим ниже, присоединились два послевоенных проекта: 1) Северная транс-африканская дорога, соединяющая железные дороги северной Французской Африки (Марокко, Алжир, Тунис) через Итальянское Триполи и Киренаику с египетскими железными дорогами. Само собой разумеется, что подобная смычка может быть осуществлена лишь после сооружения прибрежной железной дороги через итальянские колонии в северной Африке. 2) Проект соединения европейских железных дорог с африканскими путем прорытия туннеля под Гибралтаром.

Однако, все эти послевоенные проекты остаются пока лишь планами на бумаге. В результате мировой войны, Версальского мира и т. д. капиталистическая Европа слишком обеднела, чтобы быть способной к осуществлению столь дорого стоющих проектов в области железнодорожного и водного строительства.

Что касается С.С.С.Р., с точки зрения интересов рабоче-крестьянских масс нашей страны и экономической будущности последней, затрата наших рессурсов хотя бы в самой малой доле на осуществление каких-либо проектов транс-персидских или транс-афганских рельсовых

---

[1]) Заметим, что французские империалисты не прочь были бы захватить в свои руки и всю железнодорожную сеть С.С.С.Р. Так, на заседании Гаагской конференции (комиссия кредитов) 10 июля 1922 г. французский делегат Шевильи указал, что французские частные капиталы с большой охотой возьмутся за работу восстановления России и особенно русского транспорта, но данные капиталы могут быть привлечены к этому делу лишь в том случае, если условия их участия в русском транспорте не будут хуже условий, на которых французский капитал работал в русском железнодорожном деле до войны, в смысле как материальных, так и моральных гарантий.

В ответ на это заявление Шевильи тов. Красин указал, между прочим, что советское правительство не имеет в виду ни в коем случае отдавать в концессии уже существующие железнодорожные линии и что лишь создание новых линий может быть объектом концессий. Шевильи придал большое значение этому указанию, но настойчиво подчеркивал, что иностранный капитал хотел бы иметь в области транспорта хотя бы смешанные общества, которые советское правительство устраивает в различных отраслях промышленности. В то же время французский делегат коснулся вопроса о довоенных железнодорожных займах.

путей, привлекавших острое внимание правящих кругов России в эпоху царизма, не могла бы быть ничем оправдана.

Со времени Октябрьской революции вопрос о рельсовых путях через Персию или Афганистан перестает обсуждаться в нашей прессе. Нам пришлось в послеоктябрьский период лишь один раз натолкнуться на подобную тему в журнале «Военная Мысль» (органе Революционного Военного Совета Туркфронта) за 1921 г. Афанасий Никитин, автор статьи «Направление Герат-Кандагар, как великий путь будущего», напечатанной во 2-ой книге этого журнала за 1921 г., доказывает, ссылаясь на мнение знатоков вопроса, что естественным и рано или поздно неизбежным направлением великого пути, который соединит Европу с Индией и юго-восточной Азией, будет железная дорога, проходящая через Афганистан, а не через Персию. Вот как автор доказывает необходимость сооружения данного пути с точки зрения интересов России.

«Мировое движение, проходящее из Индии или через Индию в Европу и обратно, в значительной степени направится по этому пути. Должен, однако, заранее оговориться, что это будет: 1) все пассажирское движение, так как пассажиры всегда предпочтут более быстрое (вдвое скорее) сухопутное путешествие морскому; 2) перевозка почты; 3) грузы большой скорости; 4) все грузы между Туркестаном и, отчасти, Западной Сибирью и Индией.

«Грузы малой скорости между Европой и Восточной Азией будут, конечно, перевозиться попрежнему морем, являющимся более дешевым, хотя и медленным средством сообщения.

«Движение по афганскому участку индо-европейского пути, проходящему через сравнительно густо заселенные и культурные местности Афганистана и Туркестана, будет не только поддерживаться громадным транзитным движением, размеры которого даже трудно предугадать в настоящее время, но и сильным местным движением как между различными пунктами Афганистана, лежащими по этому пути, так и товарным и пасажирским движением между Афганистаном и Туркестаном, с одной стороны, и между Афганистаном и Индией — с другой.

«Район обслуживания этой будущей железной дороги громаден, и отсюда — необъятность перспектив развития и значения этой дороги в будущем. Если с одного конца площадь ее обслуживания представляется всей Европой, то, с другой стороны, в сферу движения по этому пути входит не только вся юго-восточная Азия, но даже Австралия. Все пассажирское и быстрое грузовое движение, а также почта на пространстве между Индией и Австралией включительно, приобщая к этому также Бирму, Сиам, Индо-Китай и Южный Китай, — все направится через Чарджуй, Хиву и северное побережье Каспийского моря в Европу. По своему значению и развитию это будет железнодорожный путь, не имеющий себе равного в мире, и есть все данные, чтобы предположить, что он быстро затмит в этом отношении великий сибирский путь параллельного железнодорожного сообщения Европы с Восточной Азией.

«Стоит ли говорить о той чрезвычайной государственной выгоде для нас, чтобы как можно большая часть дороги прошла по нашей территории. Ее общее поверстное расстояние может рассматриваться нами, как, ну, скажем, своего рода акции Суэцкого канала: чем больше верст этого величайшего пути человечества придется на русскую территорию, тем больше выгоды для нас и в смысле прямой пользы от провоза пассажиров и груза, и в пропорциональном поверстному расстоянию громаднейшем значении благоприятного влияния на развитие государства».

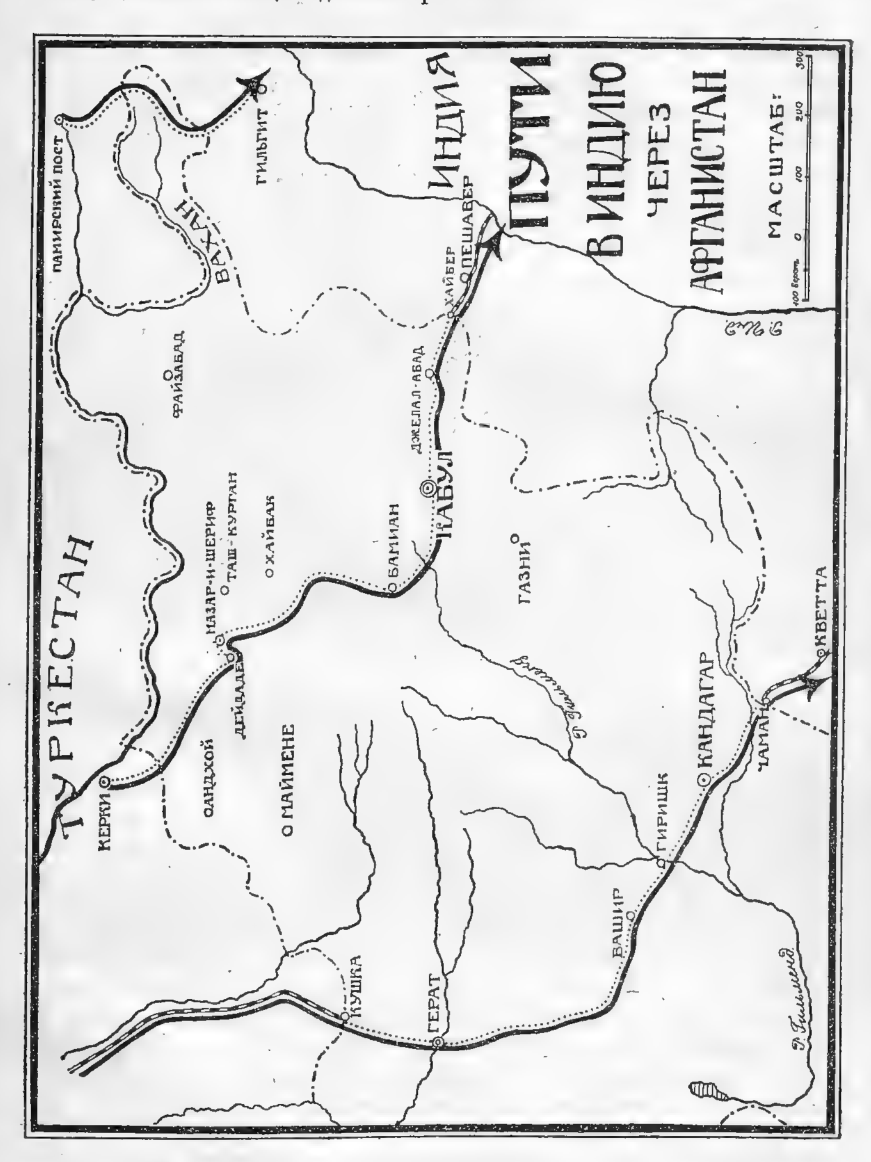
Существуют три пути в Индию через Афганистан: 1) Памирский путь — гористый и для железной дороги негодный; 2) Кабульский — гористый и чрезвычайно тяжелый для постройки железной дороги; 3) наконец, третий — Герат-Кандагарский, очень удобный, как доказывают сторонники транс-афганского рельсового пути, для проведения железной дороги. Небольшим препятствием на этом пути являются лишь горные цепи: одна к северу, другая к югу от Герата. От Кушки, конечного пункта русских железных дорог, до Чамана, конечного пункта индийских железных дорог, всего только около 750 — 800 верст, т.-е. немногим больше расстояния от Москвы до Харькова (731 в.).

Статья Афанасия Никитина не встретила отклика ни в советском Туркестане, ни в остальных частях рабоче-крестьянской республики. Да и в самом деле, подымать подобные вопросы — значит давать нашим противникам во всем мире утверждать, будто советская власть возобновляет империалистические планы царской России на Востоке. Напомним цитированные нами уже слова Бальфура в 1906 г.: «Постройка Россией стратегических железных дорог в Афганистане вызовет Великобританию на войну». Помимо того, у нас много работы у себя дома в области железнодорожного и водного строительства.

Через несколько лет, когда экономическое положение С.С.С.Р. значительно улучшится, встанет вопрос о соединении следующих пунктов, которые могут служить источником крупных товарных потоков: Ленинград, Москва, Донецкий бассейн, Мариупольский порт, Кривой Рог, Александровск, Царицын, Нижний Новгород, Екатеринбург, Кузнецкий бассейн, Минусинский район, Черемховский (Иркутский) бассейн.

Тогда конкретно встанет вопрос о проведении следующих внутренних железнодорожных сверх-магистралей: 1) От Ленинграда через Москву в Донецкий бассейн, с выходом на Мариуполь, 2) от Кривого Рога на Александровск, Гришино, Царицын, 3) от Москвы на Нижний Новгород, Екатеринбург, Ново-Николаевск, Красноярск. Из водных путей придется соорудить в первую очередь: 1) Волга от Астрахани до Рыбинска, Шексна, Белое озеро, Ковжа, Вытегра, Онежское озеро, Свирь, Ладожское озеро, Нева до Ленинграда, 2) Днепр от Херсона до Киева с подводящими путями: а) Киев — Висла — Бромберг, б) Киев — Орша — Смоленск, в) Киев — Брянск. Часть этих водных сверх-магистралей должна быть приспособлена для плавания морских каботажных судов, сюда относятся участок Днепра Александровск —

Херсон и часть Ленинградско-Волжской линии от Ленинграда до Лодейного Поля, а, может быть, и до Вытегры.



При этом получится еще 2 внутренних порта: один — в Александровске и другой — в Лодейном Поле или Вытегре.

Только когда внутренние сверх-магистрали будут проведены, станет вопрос о продолжении

нашихъ линий в Европу для смычки европейских стран с громадным азиатским континентом. Продолжение наших линий в Европу может быть выполнено в двух направлениях: 1) Москва — Смоленск — Кенигсберг — Берлин — Вестфалия — Шарлеруа с ветвями на Дувр — Лондон и Париж, 2) Александровск — Никополь — Бухарест — Белград — Лойбаз — Падуа — Марсель. Этими двумя сверх-линиями сомкнется Азия со всеми европейскими странами, кроме Скандинавии, которая для своих сношений может пользоваться линией, начинающейся в Ленинграде.

В ближайшие десятилетия встанет конкретно вопрос и о Великом Северном рельсовом пути, который явится звеном Северного мирового кольца путей сообщения. Великий Северный путь — по мысли его инициаторов и горячих сторонников, Эдварда Ганневига, художника А. А. Борисова, посвятившего много лет изучению севера и созданию своей трассы: Обь — Котлас — Сороки, В. Х. Бруновского и др. — определяется железнодорожной магистралью или сверх-магистралью от незамерзающего порта на Мурмане через Сороку — Котлас; Ленинград — Вольск — Котлас; Москва — Котлас; Обь, ниже впадения в нее Иртыша; Енисейск, и дальше почти по параллели до Великого (Тихого) океана, с ответвлениями к Ухтинскому району, к порту Индиго, Волжскому бассейну, к горному району Среднего Урала, к Сибирскому пути, к Кузнецкому району, в перспективе с линиями на Ургу, Пекин, к северу и северо-востоку, с сетью всякого рода подъездных путей, с созданием верфей, широким судостроением и исчерпывающим судоходством, разносторонней добывающей и обрабатывающей промышленностью, созданной в связи с рациональной и прочной колонизацией.

Первая очередь работы предусматривает постройку около 4.000 верст железнодорожной магистрали и постановку на должную высоту Мурманской железной дороги. В указанном виде и объеме, — а иначе проект теряет свой смысл и назначение, — Великий Северный путь является главной частью Северного мирового кольца путей сообщения: Мурман—Тихий океан (Великий Северный путь)—Северный Тихоокеанский рейс — Северные железные дороги Америки — Северный Атлантический рейс — Мурман (идея норвежца Эдварда Ганневига), — кольца, дающего непосредственные сношения России с Америкой.

Затем Великий Северный путь присоединяет к мировому хозяйству свыше 100.000.000 дес. лесов, или, по данным организации Великого Северного пути, до 1.200 миллиардов кубических футов древесины, из коих до 30% вполне дозревшей и переспевающей. При мировом лесном голоде, как последствии войны, и лесном кризисе, как результате хищнической эксплоатации и истребления лесов во всем мире, этот полный резервуар нетронутой древесины, могущий в течение нескольких сот лет удовлетворять всю мировую потребность в древесине, один решает вопрос о необходимости Великого Северного пути для всего мирового хозяйства и мировой культуры. Но Великий Северный путь дает возможность использовать для нужд обрабатывающей промышленности сотни миллионов пудов каменного угля Кузнецкого и Томского районов,

качеством не уступающего кардифу. По официальным данным, запасы угля Кузнецкого района в полтора раза превышают запасы угля у Англии, по данным же сторонников Великого Северного пути, это соотношение во много раз больше в пользу России. «Миллионы лошадиных сил белого угля. Громадные залежи железа вместе с вольфрамом, обеспечивающие выделку лучшей в мире стали и вообще развитие чугуно - и сталелитейной промышленности, паровозо-электровозо-строение, выделку сельско-хозяйственных машин и орудий, а в связи с изобилием лесных материалов — вагоностроение, автомобильную промышленность, выделку бумаги и книгопечатание в размерах государственных и народных потребностей и т. д.

Водные резервуары севера, при правильной постановке культурного рыбного хозяйства и консервного дела, могут дать сотни миллионов и даже миллиарды пудов лучших сортов отборной рыбы, — а это уже разрешение вопроса о рациональном народном питании, а вместе с ним и могучий фактор в деле улучшения народного здоровья.

Зона культурного луговодства и травосеяния решает вопрос молочного питания центров Севера и Центра России.

Льноводство в России дает 95% всего мирового производства льна. Но пока у нас использовано около 1.000.000 десятин со средним урожаем в 25.000.000 пудов. В связи с проведением Великого Северного пути представляется возможность увеличить площадь льноводства в несколько раз и довести сбор льна до 100 — 150 миллионов пудов. При наличии всех данных для возникновения льноперерабатывающей промышленности на месте произрастания льна, имеется возможность получения новых реальных ценностей на сумму до 5 и больше миллиардов рублей золотом.

Северная железнодорожная магистраль явится соединением по наикратчайшему направлению трех океанов — Северного, Ледовитого и Атлантического с Великим (Тихим), сокращая транзит почти на 1.500 верст по сравнению с Сибирским путем,

Она проходит по районам, доступным прочной колонизации, так как прорезает области созревания хлебов, лугового хозяйства, наиболее благоприятного для широкого травосеяния, а следовательно, и молочного хозяйства, и лучшего в мире льноводства.

Прорезывая резервуары естественных богатств Сибири, Великий Северный путь в Европейской России идет почти по водоразделу рек, текущих к северу и югу, т.-е. является распределителем вывоза из Сибири между внешним рынком, отдавая часть груза по северным рекам и через Мурман за границу и Волгой — московскому району России.

В смысле промышленности каменный уголь Кузнецкого района, подаваемый сплавом к пересечению Оби с железнодорожной магистралью, белый уголь уральских водных источников и мощных сибирских рек, неисчерпаемые запасы древесины, железа, вольфрама, платины, сибирский хлеб, скот, дичь, оленина, рыба, — все это концентрируется вокруг Вели-

кого Северного пути и создает условия для величайших естественных мировых промышленных центров и районов.

Если взглянуть на железнодорожную карту Европы и Азии, сразу откроется ясная картина: густая паутина железных дорог на западных европейских границах России 1914 г. сразу переходит в жалкую сеть с громадными прорывами, и чем дальше на Восток, тем больше открывается громадных и страшных для культуры пустот. До меридиана Ленинграда железнодорожная сеть все ниже и ниже опускается к югу, на севере же зияет страшная пустота. За Уралом уже протянут только тонкий волосок, — Сибирская железная дорога, и на этом ничтожном волоске держится государственная, экономическая, культурная связь с необъятной Сибирью. Этот волосок протянулся так, что вне его влияния остаются единственные могучие пути сообщения Сибири — водные магистрали: Обь — 8.885 верст длины, в низовьях ширины до 30 — 40 верст, в рукавах и в соединенном русле от 5 — 20 верст, с бассейном 2.590.000 кв. верст, или около 300.000.000 десятин; Иртыш, протяжением до 4.000 верст, и бассейном 1.388.000 кв. в.; Ишим — 2.140 в.; Чулым — 1.775 в.; Тобол — 1.506 в. и т. д.; Енисей — около 4.000 в.; Тунгузка Нижняя — 3.300 в. и т. д.; Лена — 4.400 в.; Вилюй — 2.300 в.; Алдан — 2.270 в. и т. д. Эти могучие артерии бесплодно несут свои воды в Ледовитый океан, а сказочные естественные богатства, пересекаемые ими, мощная сила их течения, — водяная энергия, — не дают ничего для человека» [1]).

Таким образом, богатый материк, как бы целая новая часть света, отрезан и лежит вне мировой жизни.

Мирное культурное завоевание этого края — в интересах рабоче-крестьянских масс С.С.С.Р. Это завоевание может совершиться только путем создания железнодорожных магистралей или сверх-магистралей с густой сетью всякого рода подъездных путей, речных верфей и флотов.

Первой такой железнодорожной магистралью или даже сверх-магистралью и будет Великий Северный путь.

Вместе с идеей Великого Северного рельсового пути внимание рабоче-крестьянских масс С.С.С.Р. привлечет в ближайшем будущем и идея великого северного морского пути из Архангельска к устьям великих сибирских рек Оби и Енисея, а через посредство последних — в самое сердце Азии.

Грандиозные перспективы великого строительства в области сооружения рельсовых и водных путей встают перед подрастающей молодежью нашей страны. Счастлив тот из нас, кто доживет до этой эпохи. Загнивающий капитализм уже не в состоянии осуществить ни одного великого проекта, создаваемого порывом мысли того или другого инженера. Разговоры о прорытии Ламаншского туннеля, туннеля под Гибралтаром и т. д. долго еще останутся разговорами без реальных результатов. Интересы судостроительных и пароходных компаний, военно-стратегические соображения и т. д. не допустят осуществления всех этих заманчи-

---

[1]) В. Х. Бруповский, «Великий Северный Путь», «Известия», 29-III-21).

вых проектов. И у нас при капитализме не могла быть осуществлена идея Великого Северного пути в силу противодействия со стороны отдельных капиталистических клик. Выход к незамерзающему порту на Мурмане и связь с северным мировым кольцом устанавливали непосредственное отношение России с Америкой, Англией, Скандинавией, вообще с мировым рынком, и этим самым, как правильно указывает Бруновский, наносили удар интересам паразитических посреднических и комиссионерных групп — фактических хозяев царской России.

Как бы то ни было, уже из намеченных нами задач в области железнодорожного и водного строительства С.С.С.Р. ясно, что для рабоче-крестьянских масс нашей страны вопросы транс-персидских и транс-афганских путей не представляет вопроса реальной политики С.С.С.Р.

Проекты транс-персидских или транс-афганских путей станут жизненны и реальны лишь с того момента, когда дело строительства в Персии и Афганистане возьмут в свои собственные руки широкие народные массы этих стран. Тогда эти пути будут служить не целям завоевания, а действительно явятся мощным орудием сближения народных масс Персии и Афганистана с многомиллионными трудовыми массами Индии, с одной стороны, С.С.С.Р.—с другой, и вместе с тем будут способствовать вооружению Средней Азии.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

стр.

Предисловия к 1-му, 2-му, 3-му и 4-му изданиям 3

Введение. **Железный век.** Мировая выплавка чугуна. Экономический империализм. Борьба за Африку и Азию. Роль металлургической индустрии в международной политике. Интернационал смерти и разрушения. Рельсовая политика современных государств 10

Глава I. **Багдадская дорога.** (Борьба за Малую Азию.) 39

1. Англо-германская дружба и Багдадский вопрос (1888—1903) 39
2. Период англо-германской распри (1903—1911) . . . 51
3. Немецкая торговля с Турцией. Конвенция 21 марта 1911 г. 59
4. Балканские победы и вопрос о Багдадской дороге . . 63
5. Мировое значение Багдадской дороги. Долина Тигра и Евфрата. 78
6. Раздел Малой Азии. Война 1914—1918 г.г. Вопрос о Палестине во время и после мировой войны . . . 84
7. Вопрос о Багдадской дороге и Месопотамии после мировой войны. Борьба за нефть. 107

Глава II. **Транс-персидский путь.** (Борьба за среднюю Азию и дороги на Индию.) 118

1. Историческая справка о различных проектах индоевропейского пути. Концессия барона Рейтера. Проект Котарда. Переписка Фердинанда Лессепса с русским послом Игнатьевым. Русские железнодорожные концессии в Персии. Проект инженера П. А. Риттиха. Англо-русский антагонизм и запретительные конвенции 118
2. Индо-европейский путь при свете цифр и фактов. Русская хлопчатобумажная и сахарная промышленности и транс-персидская дорога. Кавказский транзит. Индо-европейский путь с финансовой точки зрения. Железные дороги в Персии и германская дипломатия 128
3. Вопрос о индо-европейском пути с стратегической точки зрения. Английские страхи и опасения . . . 146
4. Железная дорога Джульфа-Тавриз 156
5. Война 1914—1918 г.г. и Персия 165

Глава III. **Транс-африканские пути** 169

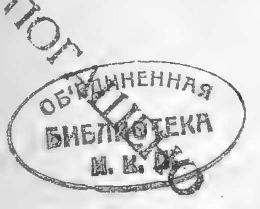
1. Борьба за черный континент 169
2. Железный великобританский крест 174

стр.

3. Германские транс-африканские дороги. (От океана до океана) 181
4. Транс-сахарская дорога 185
5. Экономическая и социальная роль африканских рельсовых путей 197

Глава IV. **Панамский канал** 202
1. Дипломатическая история Панамского канала. (От эпохи Христофора Колумба до Клейтон-Бульверского трактата, Франция и Панамский канал. Французская Панама и Россия. Американский империализм и укрепление канала) 202
2. Экономическое значение Панамского канала. (Панамский канал и Суец. Борьба за Южную Америку) . . 220
3. Американский протекционизм и Панамский канал . . 226
4. С. Штаты во время войны 232
5. Десятилетие Панамского канала 237

Глава V. **Великие рельсовые и морские пути в послевоенный период** 242







Цена 2 р. 20 к.

